

Kaupallisten palveluiden koettu saavutettavuus Siltamäen lähiössä

Irma Hagfonn

792616S

Pro gradu- tutkielma

Oulun yliopisto

Maantieteen tutkimusyksikkö 2020

Yksikkö:	Pääaine:		
Maantieteen tutkimusyksikkö	maantiede		
Tekijä:	Opiskelija-numero:	1834411	Tutkielman sivumäärä: 80 s. + I liit.
Hagfonn (o.s. Mynttinen), Irma Kanerva			
Tutkielman nimi:			
Kaupallisten palveluiden koettu saavutettavuus Siltamäen lähiössä			
Asiasanat: Saavutettavuus, verkostot, lähiö, monikeskuksisuus, liikkuminen, kaupunkiseutu			
Tiivistelmä:			
<p>Se, miten saavutettavuus koetaan vaikuttaa suuresti arkeen ja sen sujuvuuteen. Kaupallisilla palveluilla ja taloudellisella vaihdannalla on aina ollut tärkeä rooli kaupunkien synnyssä ja kehityksessä. Kaupan sijainti yhdyskuntarakenteessa vaikuttaa erilaisten liikkumismuotojen käytön mahdollisuuksiin ja siten asukkaiden toimintamahdollisuuksiin omassa arjessa. Muutokset fyysisessä yhdyskuntarakenteessa tapahtuvat melko hitaasti, mutta saavutettavuuden toiminnalliset muutokset ovat nopeita ja yhä tärkeämmässä osassa yksilöllistävässä yhteiskunnassa. Kestävien liikkumiskäytäntöjen edellytyksenä on hyvän saavutettavuuden toteutuminen samanaikaisesti kestävyiden tavoitteiden kanssa. Tällöin on tärkeää tutkia kokemusta. Lähiöiden keskuksina toimivat ostoskeskukset voisivat toteuttaa sekä kestävyiden että saavutettavuuden tavoitteita. Ostoskeskusten kehittämiseen liittyy kuitenkin monenlaisia haasteita, kuten niiden uudistustarpeet sekä yhdyskuntarakenteessa yleistyneet autoiluun tukeutuvat isot kaupan keskittymät. Kaupan rakenteen muuttuessa saavutettavuudenkin merkitykset näyttävät muuttuneen.</p> <p>Tämän tutkielman tavoitteena on tarkastella saavutettavuuden käsitettä kokemuksellisenä kaupallisia palveluita hankittaessa. Tutkimusalueena työssä on Helsingin Siltamäen lähiö. Kiinnostuksen kohteena on arjen toimintaverkostot ja niiden muotoutuminen. Aineiston muodostaa 10 Siltamäen asukkaan kanssa tehtyä teemahaastattelua. Aineiston analyysissä on käytetty teoriasidonnaista sisällönanalyysia ja fenomenologista tutkimusmenetelmää. Analyysin teoreettisten kytkentöjen lähtökohtana on verkostokaupungin käsite, jota olen lähestynyt Gabriel Dupuy'n (1991, 2008) verkostonäkemyksiä soveltaen.</p> <p>Tulokset osoittavat saavutettavuuden merkitysten syntyvän asukkaiden moninaisten usein tilannekohtaisten tarpeiden ja mieltymysten kautta. Monipuolinen palvelurakenne koetaan usein ihanteellisenä ja sitä myös hyödynnetään arjessa, jolloin sekä lähipalvelut että isommat kaupan keskittymät koetaan merkityksellisinä saavutettavuudelle. Asukkaiden toimintaverkostoissa etäisyydet kotoa kaupallisiin palveluihin eivät muodostu kovin pitkiä, mutta kaupan verkostot näyttävät melko irrallisina Siltamäen asukkaiden muista arjen toiminnoista. Auto tarjoaa tähän usein ihanteelliset mahdollisuudet ja koetaan tarpeellisenä, mutta toiminnan monipuolisuus näkyy myös yksilökohtaisissa liikkumisvalinnoissa ja erilaisille liikkumismuodoille annetuissa tilannekohtaisissa merkityksissä.</p>			
Muita tietoja:			
Päiväys: 26.10.2020			

Sisällys

Johdanto	3
Tutkimuksen tarkoitus	5
Monikeskuksinen kaupunkiseutu.....	8
Hierarkioista verkostoihin: kaupunkiseudun sisäinen monikeskuksisuus	10
Verkostourbanismi kaupunkitutkimuksen näkökulmana.....	13
Saavutettavuus	16
Kaupallisten palveluiden kestävä saavutettavuus	18
Koettu saavutettavuus	21
Lähiö	23
Lähiö osana suomalaista kaupunkia	23
Tutkimusalueena Siltamäen lähiö	26
Aineisto ja menetelmät	30
Fenomenologinen tutkimusmenetelmä	31
Tutkimushaastattelut	33
Haastatellut asukkaat	35
Laadullinen sisällönanalyysi.....	37
Kaupallisten palveluiden verkostot Siltamäessä.....	39
Kävelyn ja pyöräilyn verkostot.....	40
Joukkoliikenteen verkostot	44
Autoilun verkostot	46
Saavutettavuuden merkitykset	49
Verkostojen sujuvuus.....	50
Verkostojen joustavuus.....	56
Koettu saavutettavuus Siltamäessä	65
Pohdinta	70
Lähteet	73
LIITE	

Johdanto

Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteelle ominainen kehityssuunta 2000-luvulla on ollut toimintojen hajautuminen. Hajautunut yhdyskuntarakenne on epäsäännöllinen ja laajalle levittäytynyt kodin, työpaikkojen ja palveluiden sijaitessa etäällä toisistaan (Ewing ym. 2002: 3). Syynä fyysisen kaupunkirakenteen levittäytymisessä ympäröiville alueille on globaalisti ollut kaupungistuminen (mm. Grove 2009: 281, Vasanen 2013: 85). Suomessa hajautumiskehitys on viime vuosina jonkin verran hidastunut fyysisen rakenteen tiivistyessä (Rehunen ym 2018: 3), mutta se on kuitenkin jättänyt jälkensä yhdyskuntarakenteen toiminnalliseen rakenteeseen.

Pirstoutuva elinympäristö on luonut monenlaisia haasteita suunnittelulle muun muassa toimivan kaupunkirakenteen, kasvun rajoittamisen sekä toimintojen ekologisen kestävyys ja ilmastonmuutoksen hallinnan osalta. Sairinen ja Maijala (2009: 7) ovat todenneet, että kestävä kehityksen tarkastelu käsittää ilmastopolitiikan lisäksi myös yhdyskuntien mielekkään elämisen, asumisen ja liikkumisen mahdollisuudet. Groven (2009: 281–283) mukaan kaupungistumiskehityksessä haitalliseksi ei voida nähdä pelkästään fyysisen kaupungin laajenemista vaan samanaikaisesti tapahtuva kaupunkimaisen elämäntavan leviäminen. Vastaavasti yksittäisten kotitalouksien arkielämän toiminnot ovat mukautuneet fyysisen kaupunkirakenteen kehitykseen, ulottuen maantieteellisesti yhä laajemmalle.

Yhteiskunnan sosiaaliset ja taloudelliset voimat ovat aina muokanneet kaupunkeja. Kaupunkien synty ja kehitys on ollut vahvasti kytköksissä kaupan ja muun taloudellisen vaihdannan historiaan (Heinimäki 2006), kaupunkien mahdollistaessa yhteiskunnallisen vaihdannan tarjoamalla taloudellista tehokkuutta sekä mittakaava- ja kasautumisetuja (Laakso & Loikkanen 2004: 11). Raon ja Summersin (2016: 97) mukaan kaupankäynnin hyötyessä sijainnistaan kaupungeissa ja synnyttäessä elinvoimaisia kaupunkiyhteisöjä, kaupan toimijoille tyypillinen pyrkimys tehokkuuden maksimointiin uusien innovaatioiden kautta aiheuttaa usein seurauksia myös yhteisöjen kestävyydelle ja elinvoimaisuudelle.

Kaupungit ja kaupunkiseudut ovat monimutkaisia systeemejä, jotka kehityssuuntiansa tunnistettavista yhtäläisyyksistä huolimatta eroavat toisistaan huomattavasti globaalilla tasolla muun muassa kulttuuristen tekijöiden vaikutuksesta (Vasanen 2013: 85). Kaupunkien maankäytölle on Laakson ja Loikkasen (2004: 135) mukaan ominaista jatkuva dynamiikka, johon alueen asukkaat ja yritykset tuovat alituisesti uusia impulsseja. Kaupunkisuunnittelija Edmund Bacon (1976: 13) onkin nähnyt, että kaupungin olemus määrittyy aina asukkaidensa monimuotoisen päätöksenteon kautta ja muoto kuvastaa samalla asukkaidensa yhteiskunnallista tilaa. Kaupunki on hänen mukaansa ihmismielen tahdon tuote. Yksilötasoisien päätöksenteon ja niiden vuorovaikutuksen ymmärtäminen on siten tärkeää myös kaupunkien luonteen ymmärtämiseksi.

Kaupunkitutkimuksen mielenkiinto on viime vuosina yhä enemmän kiinnittynyt siihen, minkälaista uutta kaupunkia yhdyskuntarakenteen kehityksestä syntyy ja mitkä ovat kaupunkitilan toiminnallisuuden uudet muodot (mm. Sieverts 2003, Stähle 2008). On myös nähty vahva tarve uudelle käsitteistön määrittelylle kaupunkirakenteen uudenlaisen tarkastelun mahdollistamiseksi (Mäenpää 2011), kun lisääntynyt liikkuvuus, talouden toimintojen hajautuminen, matkustustapojen monipuolistuminen ja kotitalouksien monipuolistuminen ovat tehneet yksikeskuisesta kaupunkimallista epäolennaisen selittämään kaupunkien kasvua (Davoudi 2003: 982). Nykyisessä kaupunkitutkimuksessa alueellisuus ja toiminnallisuus nähdään jäsentyvän monimuotoisesti, jolloin universaaleiksi ja neutraaleiksi miellettyihin rakenteisiin kiinnittyneet hierarkiat ovat lähteneet purkautumaan toiminnallisuuden korostuessa (Jauhiainen & Harvio: 2008: 9).

Toimintojen sijoittuminen yhdyskuntarakenteessa vaikuttaa sekä saavutettavuuteen että liikkumisvalintoihin ja sitä kautta saavutettavuus on keskeistä maankäytölle ja aluerakenteelle (Geurs & van Wee 2004). Liikenneyhteyksien kehittyminen erityisesti autoistumisen kasvun kautta on ollut sekä hajautumisen aiheuttaja, että sen ylläpitävä voima. Riippuvuus autoilusta on Suomen kaupunkiseuduilla osittaisesta tiivistymiskehityksestä huolimatta lisääntynyt 2000-luvulla, heikentäen vaihtoehtoisten liikennemuotojen käyttäjien arjen saavutettavuutta.

Kaikilla kulkumuodoilla hyvin saavutettavien keskustojen asema on monilla kaupunkiseuduilla heikentynyt vähittäiskaupan sijaintipaikkana autoilun ja kaupan ehdoilla toimivien sijaintien lisääntyessä (Rehunen ym 2018: 3, 41).

Palveluiden saavutettavuus on lisäksi kaupan rakenteellisista muutoksista riippuvainen tekijä. Kaupan merkittävin rakenteellinen muutos Suomessa on viime vuosikymmenen aikana ollut muun muassa kasvukeskuksiin suuntautuneesta muuttoliikkeestä ja autoistumisesta johtuva myymäläkoon kasvu kaupan pyrkiessä kustannustehokkuuteen (PTY 2019: 7). Kehityssuunta, jossa kaupan rakenne ja asiointi yksipuolistuu suosimaan suurempia kaupan yksiköitä taajamien reuna-alueilla tai niiden ulkopuolella, muokkaa yhdyskuntarakennetta yhä autoriippuvaisemmaksi. Samalla se heikentää edellytyksiä kestäväälle toiminnalle sekä tasapuoliselle saavutettavuudelle eri ihmisryhmien välillä (Mäntysalo 2012: 12).

Kulutuskäyttäytyminen on nykyisin yhä yksilöllisempää ja se nähdään usein tärkeänä osana oman identiteetin rakentamisessa, mikä on osaltaan muuttanut kaupan rakennetta kaupallisten palveluiden keskittyessä isompiin yksiköihin (Hämäläinen 2006: 16). Sievertsin (2003: 11–12) mukaan kaupunkirakenteen hierarkkisuuden purkautuessa on painopiste siirtynyt yhteisöllisestä yksilölliseen tapaan käyttää kaupunkitilaa, jolloin yksittäisen päätöksenteon merkitys on kasvanut ja yhtenäinen identiteetti hävinnyt. Tämä on tuonut omat haasteensa suunnittelulle, jota ei voida enää toteuttaa perinteisin menetelmin. Lähiöiden mahdollisuudet toimia kattavina palveluntarjoajina ovat kaupunkien kasvun, keskusten erikoistumisen sekä kulutuskulttuurin muutosten myötä kaventuneet. Yhdyskuntarakenteessa tapahtuvien muutosten ja asukkaiden liikkuvuuden lisääntyessä on tärkeää ottaa myös lähiöt vahvemmin mukaan kaupunkien toiminnallisuutta tarkasteltaessa.

Tutkimuksen tarkoitus

Tarkastelen tässä pro gradu- tutkielmassa kaupallisten palveluiden koettua saavutettavuutta Koillis-Helsingissä sijaitsevassa Siltamäen lähiössä sen asukkaiden näkökulmasta. Kaupalliset palvelut ja niiden hankkiminen ovat oleellinen osa lähes

jokaisen ihmisen arkea, ja tutkielman lähtökohtana on tarve ymmärtää ihmisen arkipäivän toimintaa kaupunkirakenteen tarjoamasta toimintaympäristöstä käsin. Kaupalliset palvelut tarjoavat mielenkiintoisen lähtökohdan koetun saavutettavuuden tarkasteluun. Ostostentekoon liittyviä valintoja tehdään kotitalouksissa toistuvasti, useita kertoja viikossa ja kohteen valinta lähtee usein henkilökohtaisista mieltymyksistä ja mahdollisuuksista palveluntarjonnan ollessa kaupunkiseudulla monipuolista. Tutkimuskohtena työssäni on asukkaan elinympäristö, joka käsittää ympäristöministeriön määritelmän mukaan ”kokonaisvaltaisesti elämisen laatuun ja elinolosuhteisiin vaikuttavia tekijöitä tietyllä alueella” ja jonka osana palvelut ja liikenneverkostot luovat edellytykset sujuvalle arjelle (Sandell & Sandell 2002: 10–11).

Tarkoituksena on selvittää saavutettavuuden merkityksiä monikeskuksisella kaupunkiseudulla, jossa kaupalliset palvelut jatkuvasti pyrkivät mukautumaan toimintaympäristön sekä yksilön taholta tuleviin moninaistuviin vaatimuksiin. Toimintaympäristön muodostumisen lähtökohdaksi olen ottanut kaupunkiseudun ymmärtämisen verkostoteoreettisen lähestymistavan kautta. Viime vuosikymmenellä kaupunkitutkimukseen vakiintunut kaupungin verkostoteoreettinen tarkastelutapa on Samuli Alpin ja Kimmo Ylä-Anttilan (2007: 12) mukaan syntynyt tarpeeseen avata keskustelua kaupunkirakenteen muutoksista ja uudesta järjestyksestä hajautumis- ja seutuistumiskeskustelun jälkeisenä aikana. Mäntysalo (2012: 12–13) näkee, että tarkasteltaessa kaupan seudullista rakennetta, verkostonäkökulmaa voidaan hyödyntää löytämään kestäviä ratkaisuja seudulliseen liikkuvuuteen.

Työn empiirinen aineisto eli Siltamäen lähiön asukkaiden kokemukset on kerätty teemahaastatteluina, joiden jäsentämisen lähtökohtana on kaupungin ymmärtäminen sosiaalisena todellisuutena ja humanistisen maantieteen kautta. Häklin (1999: 92) mukaan humanistinen maantiede mahdollistaa kaupunkisuunnittelun lähestymisen käytännöllisen tiedonintressin avulla ja lisää näin ihmisten arkielämän syvällisempää ymmärrystä. Saavutettavuuden tarkastelun lähtökohtana tutkielmassani on yksi humanistisen metodologian filosofinen suuntaus, fenomenologia, jonka tutkimuskohtena on sosiaalinen todellisuus ja ihmismielen luomat merkitykset (Laine

2001: 26). Tavoitteena on ollut tarkastella yksilön mahdollisuuksia, mutta yhdyskuntarakenteen tarjoamien mahdollisuuksien ja rajoitusten lisäksi tunnistaa yksilöllisiä toimintaverkostoja. Saavutettavuutta tutkitaan aina suhteessa johonkin, tässä suhteessa kaupallisiin palveluihin. Vaikka ympäristö on toimijoille sama, on yksilön suhde siihen aina erityinen ja sen merkitykset ovat kontekstisidonnaisia (Moilanen & Rähä 2001: 44).

Kaupallisten palveluiden koettua saavutettavuutta on tutkittu paljon Suomessa ja maailmalla (mm. Marjanen: 1993, 2000, Dennis: 2005, Kohijoki: 2008, 2013) ja yksimielistä on, että sijainnin lisäksi siihen vaikuttavat myymäläkohtaisten tekijöiden lisäksi kotitalouden ja yksilön ominaisuudet. Esimerkiksi Dennis (2005) on todennut, että henkilön motiivit ja niiden väliset erot voivat olla paljon vahvempia selittäviä tekijöitä kuin tutkimuksissa ennalta määriteltävät indikaattorit. Tarkoituksena tässä tutkimuksessa on rakentaa ymmärrystä siitä, kuinka palveluverkosto toimintaympäristönä hahmottuu yksilölle sen sijaan että tarkasteltaisiin ensisijaisesti eroja selittäviä tekijöitä. Tärkeänä osana toimintaympäristön saavutettavuutta ovat liikkumiseen tarjoutuvat mahdollisuudet. Tutkimuskysymyksiksi ovat muotoutuneet seuraavat:

- Minkälaisia toimintaverkostoja voidaan tunnistaa asukkaiden kaupallisten palveluiden saavutettavuuden kokemuksissa erilaisilla liikkumismuodoilla?
- Mitä palveluiden saavutettavuus tarkoittaa ostoskeskusperiaatteen pohjalta rakennetun lähiön asukkaiden kokemuksissa Helsingin Siltamäessä?

Ensimmäisessä tutkimuskysymyksessäni keskityn pohtimaan, minkälainen toiminnallinen kaupunkirakenne kokemusten kautta muodostuu ja voidaanko niissä tunnistaa erilaisia arkipäivän verkostoja. Lähtökohtana on kaupunkirakenteen topologinen tarkastelu. Toinen tutkimuskysymykseni, joka on keskittynyt työni varsinaiseen aiheeseen, pyrkii jäsentämään saavutettavuuden käsitettä ja sen saamia erilaisia merkityksiä asukkaiden kokemusten kautta. Se tarkastelee sitä, kuinka saavutettavuus voi jäsentyä tilannesidonnaisesti tila-aika suhteena (ks. Hägerstrand

1970) sekä kuinka vakiintuneita merkitykset ovat asukkaille. Tässä olen soveltanut Gabriel Dupuyn (1991, 2008) ajatusta verkostokaupungin ideaalista. Siltamäen lähiön palvelut voidaan nähdä alun perin ostoskeskusperiaatteen pohjalta rakennetuiksi ja alueen toiminnallisuus jalankulkuun tukeutuvaksi. Palaan tähän tematiikkaan myöhemmin tutkimusalueen esittelyssä.

Teoriaosan ensimmäinen luku tarkastelee kaupunkirakenteen sekä suunnittelun painotuksen muutosta hierarkkisesta keskusrakenteesta pyrkimykseen tasapainoiseen monikeskuksiseen rakenteeseen. Kiinnostuksen kohteena tässä tutkielmassa on saavutettavuus lähiön asukkaan näkökulmasta, mutta olen ottanut lähtökohdaksi kaupunkiseudun, sillä sen usein nähdään parhaiten kuvaavan erilaisista toiminnoista muodostuvaa kokonaisuutta ja niiden vuorovaikutussuhteita (Parr 2005: 556). Teorian toisessa luvussa paneudun saavutettavuuden käsitteeseen, sekä siihen, kuinka se määrittyy tässä tutkielmassa.

Tutkimuksen tulokset olen jakanut kahteen lukuun ”Kaupallisten palveluiden verkostot” sekä ”Saavutettavuuden merkitykset”. Nämä luvut tarkastelevat tutkimusaineistoa kahden tutkimuskysymyksen kautta, ensimmäinen topologisesti ja seuraava sujuvuuden ja joustavuuden kautta. Tuloksien johtopäätökset olen koonnut lukuun ”Koettu saavutettavuus Siltamäessä” ja viimeinen luku keskittyy tutkielmastani heränneisiin ajatuksiin pohdintaosion muodossa. Lähiö osana kaupunkirakennetta sekä kaupallisten palveluiden koettu saavutettavuus ovat keskeisiä teemoja läpi työn, painottuen kuitenkin viimeisiin lukuihin, joissa syvennyttään tutkimusaineistoon.

Monikeskuksinen kaupunkiseutu

Laakson ja Loikkasen (2004: 23) mukaan kaupunkitaloudellisena käsitteenä kaupunki merkitsee maantieteellistä aluetta, jonka väestötiheys on merkittävästi suurempi kuin ympäröivällä alueella ja se lisäksi muodostaa yhtenäisen työpaikkojen ja asumisen alueen. Kaupunkiseutu taas voi koostua yhdestä tai useammasta keskuskaupungista ja sen kanssa tiiviissä taloudellisessa vuorovaikutuksessa olevasta lähialueesta.

Suunnittelussa voidaan kaupunkiseuduilla hyödyntää palvelukeskusverkkoluokituksia ja keskusta-alueiden tilastollisia rajausmenetelmiä, jotka tunnistavat pääkeskuksen eritasoisine alakeskuksineen (Rehunen ym 2014: 8). Vasasen (2012) kaupunkiseututarkastelu Suomessa näyttää kehityksen suunnan olleen yhä monikeskuksisempi kaupunkirakenne. Kokoeroista huolimatta suomalaisilta kaupunkiseuduilta löytyy paljon toiminnallisia yhtäläisyyksiä ja toiminnallisten rakenteiden nopeita muutoksia.

Tutkittaessa arjen toiminnallisuutta on kuitenkin hankalaa tehdä tarkkaa maantieteellisestä rajausta tutkimusalueeseen, verkostojen ollessa luonteeltaan skaalavapaita (Bettencourt 2013). Arjessa tila muodostuu Häklin (1999: 82) mukaan elettyä ja koettuna ja se tuotetaan sosiaalisesti osana yhteiskuntaa eikä ainoastaan fyysisenä rakenteena ja ulottuvuutena. Tuon tässä kappaleessa esiin tärkeimpiä kaupunkiseudun sekä sen verkostojen muodostumiseen vaikuttavia tekijöitä, joiden hahmottaminen on tärkeää, jotta voidaan ymmärtää niiden suhde alueen asukkaan arjen toimintaan.

Vasasen (2012: 3628) mukaan monikeskuksisen kaupunkirakenteen käsitteessä korostuu kaupunkien luonne useamman keskuksen toiminnallisina alueina, johon tavallisesti liittyy väestön tai työpaikkojen keskittymät. Green (2007: 2082) selittää monikeskuksisuutta verkostoina, jotka koostuvat toimijoista ja niiden välisistä yhteyksistä. Toimija voi olla esimerkiksi kaupunki, henkilö tai mikä tahansa, minkä on mahdollista muodostaa yhteys johonkin, yhteyksien muodostaessa toimijoiden välisiä suhteita eli linkkejä.

Keskeisiä toimijoita kaupunkialueilla ovat yritykset ja asukkaat, joiden päätösten tuloksena kaupunkialueiden toiminnot ja rakenteet syntyvät ja kehittyvät (Laakso & Loikkanen 2004: 67), mutta samanaikaisesti kaupunkiseudut ovat osa globaaleja virtoja, mikä rajoittaa paikallisten toimijoiden mahdollisuuksia vaikuttaa niiden tilalliseen järjestäytymiseen (Alppi & Ylä-Anttila 2007: 12). Scott ja Storper (2003: 582) kuitenkin näkevät, että globalisaation voimistaessa tiedon, ihmisten sekä tavaroiden virtoja, ei paikallisuuden merkitys vähene, vaan globalisaatio on

pikemminkin kasvattanut paikan ja kaupunkimaisten tiheiden keskusten merkitystä, mahdollistaen paikkojen yhä voimakkaamman erikoistumisen.

Verkostojen muodostamaa monikeskuksisuutta voidaan tarkastella usealla eri tasolla; kaupunkiseudun sisällä, kaupunkien muodostaman verkoston sisällä tai alueiden välisesti. Keskusten muodostama järjestelmä saattaa yhdellä tarkastelutasolla painottua yhteen keskukseen, mutta olla toisella tasolla monikeskuksinen (Hall & Pain 2006). Davoudi (2003: 979) on todennut monikeskuksisuuden saavan alueellisesta tarkastelutasosta riippuen erilaisia merkityksiä (meso-, makro- ja megatasot). Monikeskuksisuuden käsite voidaan ymmärtää muun muassa työkaluna strategiseen kaupunkisuunnitteluun tai kaupunkirakenteen muutosten ymmärtämiseen. Tässä tutkielmassa tarkastelen kaupunkiseudun sisäistä monikeskuksisuutta Helsingin metropolialueella. Vaikka asukkaan toiminta ei aina tapahtuisikaan seudullisella tasolla, ovat he kuitenkin alttiita seututasolla tapahtuville keskusrakenteen muutoksille sekä itse osaltaan vaikuttavat näihin muutoksiin.

Hierarkioista verkostoihin: kaupunkiseudun sisäinen monikeskuksisuus

Kaupunkien muotoutumista on pyritty ymmärtämään, mallintamaan ja kuvaamaan vuosisatojen ajan. Saksalaisen Walter Christallerin keskuspaikkateoriaa vuodelta 1933 voidaan pitää ensimmäisenä systemaattisena kaupunkiverkoston analyysinä (Laakso & Loikkanen 2004: 35) sekä myös merkittävimpänä kaupan sijaintilogiikkaa selittävänä teoriana, joka jaotteli urbaanit keskittymät hierarkkisesti (Hall & Pain 2006: 5). Christallerin ajalla matkustaminen oli huomattavasti rajallisempaa kuin nykyisin eivätkä toiminnot olleet yhtä erikoistuneita, mikä kiistatta teki sijainnista merkittävämpää kuin tänä päivänä (Marjanen 2000: 3). Koska liikkuminen oli suhteellisen hidasta, tuli erilaisten toimintojen, kuten työn ja asumisen sijaita lähekkäin (Newman ym 2009; Ratvion 2012: 30 mukaan). 1920-luvun esikaupungistuminen Yhdysvalloissa perustui moottoritieverkoston laajenemiseen, mikä vähensi riippuvuutta liikekeskustasta ja samalla sen merkitys väheni

saavutettavuuden parantuessa maantieteellisesti laajemmalle alueelle (Fishman 1987: 155–163).

Moderneilla kaupunkiseuduilla talouden toiminnoilla, kuten kaupalla on tapana jakautua useampaan keskittymään (Anas ym 1998: 1439), mikä on tehnyt yhä haastavammaksi tunnistaa metropolialueiden keskustojen sijainti ja niiden rajautuminen (Fishman 1990: 45). Burgerin ja Meyersin (2013) mukaan monikeskuisuus voi tarkoittaa useasta keskuksesta muodostuvaa kokonaisuutta, jossa keskukset ovat järjestäytyneet joko hierarkkisesti (*multisentricity*) tai keskusten väliltä voi puuttua hierarkkisuus (*polycentricity*). Vasanen (2012) näkee, että toiminnallisuuden edellytyksenä kaupunkiseudulla on liikennevirat, jotka ovat tasapainossa keskusten välillä, jolloin virrat eivät kohdistu merkittävästi johonkin tiettyyn keskukseen, vaan sitovat kaupunkiseudut tiiviiksi kokonaisuuksiksi. Kuitenkin Davoudi (2003: 983) näkee, että keskusten jaottelussa on pitkälti kyse siitä, millä kriteereillä keskuksia tunnistetaan, sillä toiminnoiltaan samankaltaisetkin keskukset voivat aiheuttaa keskenään hyvin erilaisia liikennevirtoja kaupunkirakenteessa.

Toiminnallisesta kokonaisuudesta huolimatta kaupunkiseudut ovat usein rakentuneet poliittisesti ja ne tulevat näkyviksi hallinnollisten rajojen kautta (Harrison 2010: 18). Hierarkkinen ylhäältä ohjattu rakenne on kuitenkin alkanut järjestäytyä yhä markkinaohjautuvammaksi rakenteeksi, mikä on vaikuttanut monien toimijatahojen sijoittumisen logiikkaan (Alppi & Ylä-Anttila 2007: 12). Kaupunkiseutujen ominaisuuksia tutkittaessa tieverkoston rakenteen on todettu vaikuttavan kuluttajan toimintaan hallinnollisten rajojen sijaan, vaikka niiden sisällä sääntelyn keinot ovat perinteisesti olleet hyvät (Joutsiniemi ja Syrman 2012). Lisäksi hallinnolliset rajat eivät ole pysyviä, joten niitä voi olla hankalaa pitää lähtökohtana alueellisessa tarkastelussa (Ristimäki ym. 2017: 7). Tarkasteltaessa seudullista toiminnallisuutta nähdäänkin usein, että hallinnolliset rajat ovat menettäneet merkitystään, mutta seudullinen kehitys on yhä suunnitelmallisempaa (Rehunen ym. 2018: 3).

Erikoistumisen myötä Kloosterman ja Musterd (2001) ovat todenneet fyysisen rakenteen lisäksi kaikkien ihmisen toimintojen, kuten hallinnon muotojen,

toiminnallisen riippuvuuden ja identifioitumisen voivan muodostaa spatiaalisia keskittymiä ja monikeskuksisia rakenteita. Gabriel Dupuyn (2008) mukaan monikeskuksinen rakenne kehittyy edelleen kohti verkostomaisuutta, jossa keskusten perinteinen hierarkkinen suhde heikentyy. Kaupungin erilaiset verkostot, kuten liikenne, palvelut, tuotanto ja kulutus muuttavat keskinäisiä sijaintejaan ja suhteitaan rakenteellisen muutoksen ollessa jatkuvaa. Sievertsin (2003: 25) mukaan erilaisten toimintojen erikoistuessaa ajallisesti ja tilallisesti, mikä tahansa keskus voi hierarkiattomassa kaupunkirakenteessa omaksua itselleen kaupungin keskeisiä toimintoja, erikoistuneiden keskusten täydentäessä toisiaan. Kun kaupunki muodostuu monen pienen keskuksen kokonaisuudesta, vaarana on kuitenkin autoriippuvuuden lisääntyminen vain yksityisauton mahdollistaessa riittävät yhteydet.

Jotta kaupunkisuunnittelussa voidaan hahmottaa kaupallisten palveluiden uudelleenjärjestäytymisen nykyiset haasteet, on tärkeää tunnistaa kehitysvaiheet hajakeskitetyn hierarkian tavoitteista talousjohtoiseen 1980–2000 lukujen suunnitteluun (Mäntysalo 2012: 11, ks. myös Ståhle 2008). 1950- ja 1960- luvuilla suunnittelu nojautui pitkän tähtäimen kehitysennusteisiin, joiden pohjalta mitoitettiin niin keskustojen uudistaminen kuin uusien kaupunginosien ja lähiöiden rakentaminen (Kanninen ym 2010: 26), mutta kaupan sijaintipolitiikan rationalisointi 1960-luvun lopulta lähtien koki alueellisen keskittämisen ja sitoutumisen pysyvään kokonaisuuteen tehottomaksi. Kun kauppa ei enää ollut halukas sijoittumaan kaavoituksen ohjaukseen, merkitsi se haasteita hierarkkisen ja hajakeskitetyn yhdyskuntarakenteen toteuttamiselle ja ennakoï kaupunkirakenteen hajautumista. (Hankonen 1994: 261–262). Vaikka kaupunki muuttui nopeasti, säilytti rationaalinen ajattelu pitkään asemansa kaupungin hahmottamisen tapana.

Mäntysalon & Kannisen (2018) mukaan kaupunkiseutujen strategiselle suunnittelulle on tiedostettu olevan kasvava tarve pitkäntähtäimen sektorikohtaisen suunnittelun vastapainona erityisesti kuntarajat ylittävän toiminnallisuuden takia, mutta ongelmaksi nousee usein kuntien yhtäläinen sitoutumishalu. Strateginen suunnittelu antaa tilaa kokonaisuuden tarkastelulle ja vaihtoehtojen joustavuudelle. Rantanen (2012: 33) onkin todennut, että suunnittelun tulee jättää mahdollisuus

itseohjautumiselle, eikä nähdä sitä ohjaukselle vastakkaisena. Helsingin seudulla strategista seutusuunnittelua toteutetaan 14 kunnan yhteistyössä MAL (maankäyttö, asuminen ja liikenne) 2019 suunnitelmalla, jonka tavoitteina on muun muassa liikenteen päästöjen lasku, arjen sujuvuus sekä hyvät liikenneyhteydet (HSL 2020). MAL 2019 suunnitelmassa todetaan, että kuntien välinen yhteistyö on edellytyksenä sille, että alueen kasvava asukasmäärä, toiminnot ja liikkuminen on mahdollista pitää hallussa.

Verkostourbanismi kaupunkitutkimuksen näkökulmana

Pasi Mäenpään (2011: 52) mukaan verkostonäkökulma soveltaa verkoston käsitettä kaupungin muodostumisen tarkastelussa, mutta kyseessä ei ole yhtenäinen teoria. Tarkastelutapa ottaa tutkimuskohteekseen kaupungin muodon ja sen muodostumisen dynamiikan, ja verkostoteoreettisille tulkintatavoille yhteistä on kaupungin käsittäminen prosessina. Toisin kuin kaupunkitalouden tutkimuksessa, kaupunkitutkimus on Rajantin (1999: 25) mukaan aina nähnyt kaupungin määrittelyn moninaisena. Batty (2008: 769) näkee, että kaupungin fyysiseen muotoutumisen edellytyksenä on lukemattomat tehdyt päätökset ja suoritettut prosessit, joista on kuitenkin mahdollista tunnistaa järjestystä ja säännönmukaisuutta. Myös suunnittelu ja ohjaus on vain yksi osa itseorganisoituvaa kokonaisuutta, jossa toisistaan riippuvaiset tekijät vaikuttavat kaupunkimuodon ja siinä tapahtuvan taloudellisen toiminnan dynaamiseen tilalliseen organisoitumiseen.

Verkostot nähdään toisaalta uudenaikaisina yhteiskunnan rakenteina, mutta myös osana minkä tahansa yhteiskunnan pysyviä rakenteita, jotka ovat nyt saaneet lisääntyvää huomiota. Verkostoja voidaan myös tarkastella näiden kahden näkemyksen välillä, jonakin ihmiskunnille ominaisena, jolloin tarkastelukohteena on niiden järjestäytymisen intensiivisyyden, skaalan, moninaisuuden ja monimutkaisuuden muutokset, jotka erityisesti teknologisen kehityksen seurauksena ovat voimistuneet (van Schaick & Klaasen: 2008: 11). Yhtenä aikaisena kaupunkirakennetta tarkastelleena ”verkostoteoreetikkona” voidaan pitää Louis

Wirthtia, joka tulkitsi vuonna 1938 artikkelissaan ”*Urbanism as a way of life*”, modernin kaupungin tunnuspiirteeksi heterogeenisuuden, joka rikkoo sosiaalisia rakenteita, lisää epävarmuutta ja liikkuvuutta. Koska kaupungit ovat syntyneet kasvun tuotteina eivätkä valmiina luomuksina, on ihmisen toiminnassa Wirthin mukaan aina läsnä piirteitä myös aikaisemmin vallinneesta elämänmuodosta.

Verkostoteorian tilakäsitys on saanut paljon vaikutteita strukturalismista. 1980-luvulla siirryttiin Anthony Giddensin strukturalismia kriittisesti tarkastelevan rakenteistumisteorian innoittamana dialektiseen selitysmalliin, joka syntyi tarpeesta uudelleen muotoilla strukturalismin tehtävät. Mallissa selitys on kaksisuuntainen, jolloin tila katsotaan organisoituvan yhteiskunnallisten rakenteiden seurauksena, mutta samanaikaisesti tila itse vaikuttaa näihin rakenteisiin (Häkli 1999: 129). Giddensin (1984) teoriassa ”ihmisten vuorovaikutus sitoo ympäristön osaksi sosiaalista toimintaa, joka samalla rakenteistuu eri tavoin eri paikoissa ja ei aikoina” (Häkli 1999: 104 mukaan). Kaupunkiseudun tilallisen järjestäytymisen tarkastelu verkostona voidaan myös nähdä juontavan juurensa sosiologi Manuel Castellsin (1996) ”virtojen tila” (*space of flows*) käsitteeseen, joka keskittyy yhteiskunnassa tapahtuvaan vaihdantaan (Hall 2009: 4). Virtojen tilan rajat ylittävät kytkökset ja verkostot ovat loitonemassa paikkojen tilasta (*space of places*), johon ihmisten arkielämän, kuten asumisen sekä historian kokemukset ovat tiivistyneet (Castells 1996 Häklin 1999: 125 mukaan).

1970-luvulle asti kaupunkien sisäistä rakennetta tarkasteltiin lähinnä yksikeskuksisten mallien avulla (Davoudi 2003: 980). Taloustieteilijä Paul Krugmanin (1996) mukaan käsitys kaupunkisysteemin tasapainosta ja järjestäytymisperusteista kuitenkin muuttui sen jälkeen, kun ymmärrys taloudellisten vuorovaikutusprosessien kompleksisuudesta sekä niihin sisältyvästä jatkuvasta muutoksesta ja ennustamattomuudesta lisääntyi. Myös Batty (2008: 769–770) puhuu luopumisesta vanhasta paradigmasta, jossa suunnitteluperiaatteena on ollut kaaoksenomaisena ja epäjärjestyksellisenä nähdyn kaupungin kontrolloiminen idealististen kaupunkimallien alaisuuteen. Battyn mukaan materiaaliset virrat ovat hallinneet kaupunkien tilallista järjestymistä, mutta nyt virrat korvautuvat ja täydentyvät informaatiovirroilla. Iltasen

(2012: 12) mukaan keskiarvotietojen sijasta erilaisissa paikkatietoon perustuvissa malleissa on nyt voitu siirtyä tarkastelemaan myös yksilöiden ominaisuuksia ja käyttäytymistä ja siten myös yksilön rooli on saanut enemmän tilaa tutkimuksessa. Rationaaliseen kausaalisuutta selittävään mallintamiseen on kuitenkin kohdistunut kritiikkiä sen pyrkimyksestä yleispätevyyteen, joka jättää huomioimatta paikallisesti syntyneen tiettyyn historialliseen ja sosiaaliseen kontekstiin sitoutuneen tiedon (Barnes 2003).

Ylä-Anttilan (2010: 29–30) mukaan uudesta kaupunkirakenteen kehitysvaiheesta, jossa yksikeskuksinen metropolirakenne murentuu, voidaan käyttää nimitystä *metapolisaatio*, jossa liikkuvuus kohdistuu lukuisiin erikoistuneisiin keskuksiin yhden kaupunkikeskuksen sijaan. Vasasen (2012) mukaan monikeskuksisissa kaupungissa ydinalueet ovat toiminnallisesti voimakkaasti kytkeytyneet kaupunkiseudun eri osiin ja helposti saavutettavissa virtojen sitoessa kaupunkiseudut tiiviiksi kokonaisuuksiksi. Greenin (2007: 2083) mukaan monikeskuksisuuden käsite itsessään kiinnittää huomion tilalliseen topologiseen järjestykseen, kun taas toiminallisuuden mukaan ottaminen mahdollistaa verkoston laadullisen tarkastelun. Verkoston mallintaminen ei siten ole riippuvainen sen fyysisestä muodosta, vaan kuten myös Joutsiniemi (2010: 15) toteaa, tilalliset ja sosiaaliset vuorovaikutukset sekoittuvat urbaanissa todellisuudessa.

Tässä tutkielmassa painottuu Dupuyn tapa nähdä kaupunki verkostona, verkostokaupunkina, joka tunnistaa sen eri osat itseorganisoituvina ”toimijoina”, joista yksi on kuluttaja. Lähtökohtana Dupuyilla on yksittäinen toimija, joka toteuttaa pyrkimyksiään verkoston ominaisuuksien ja verkostojen operaattoreiden ehdoilla (Dupuy 1991; Alppi & Ylä-Anttila 2007: 15 mukaan). Hänen verkostonäkemyksessään yhdistyy sekä toiminallisuuden eri tasot että erilaiset toimijat, joita on mahdollista tarkastella kokonaisuuden osina. Sovellan saavutettavuuden määrittelyssä Dupuyn (1991) kolmea ideaalin verkoston kriteeriä topologiaa, kinetiikkaa ja adaptiivisuutta. Näitä verkoston kriteereiden käsitteitä olen hyödyntänyt tutkielmani aineiston analyysissä apuna tunnistamaan saavutettavuuden kokemusten saamia merkityksiä. Seuraavaksi avaan näitä kolmea käsitettä.

Topologia

Topologinen kriteeri on verkoston olemassaolon fyysinen perusta. Se mahdollistaa paikkojen väliset yhteydet ja täten saavutettavuuden. Verkoston noodit pyrkivät mahdollisimman suoraan ja keskeytymättömään yhteyteen, sekä yhteyksien moneuteen ja jatkumoon ilman vastakkainasetteluja.

Kinetiikka

Aika ja tila määrittyvät verkostossa samanaikaisesti mahdollistaen sujuvuuden ja nopeuden. Kinetiikka määrittelee liikkeen laadun verkostossa. Häiriötön liikkeen virta, kuten liikenteen esteetön kulku on olennaista.

Adaptiivisuus

Ideaali verkosto kykenee mukautumaan sen käyttäjien vaatimuksiin aina uudelleen ja tarjoaa saavutettavuuden mahdollisuuksien moneuden sekä tilassa että ajassa. Verkosto sopeutuu sekä teknologian uusiin tarpeisiin, kaupunkirakenteen vaatimuksiin, että ajallisesti muuttuviin käyttäjän vaatimuksiin.

Saavutettavuus

”Mitä lähempänä kaupunkia ollaan, sitä nopeammin se voidaan saavuttaa. Tiet ovat paremmat ja välineet nopeammat.” (Erno Paasilinna 1966).

Saavutettavuuden käsitettä voidaan käyttää kuvaamaan hyvin erilaisia tekijöitä, sillä tutkimuksen lähtökohdista ja mittaustavasta riippuen käsite saa hyvin monenlaisia merkityksiä (Geurs & Ritsema van Eck 2001: 33). Koska kussakin tapauksessa tulee aina huomioida toimija, toiminnan kohde sekä toiminnan motiivi on määritelmä aina avoin useammalle tulkinnalle (Joutsiniemi 2010: 6). Perinteisesti toimintojen saavutettavuuden mittaamisessa on käytetty maantieteellistä etäisyyttä (Lloyd &

Dicken 1990) ja tavallisesti tarkastelun lähtökohtana ovat tekijät, joita on tarkoitus saavuttaa sekä tekijät, jotka mahdollistavat saavuttamisen (Handy 2002).

Saavutettavuudelle olennaista on yhteiskunnan tarjoamat mahdollisuudet (Laakso ja Loikkanen 2004: 299–300). Geurs ja van Wee (2004) ovat erotelleet saavutettavuuden mittaamisen eri lähtökohdiksi neljä tekijää, jotka ovat jatkuvasti vuorovaikutuksessa keskenään; infrastruktuuri, liikenne, aika sekä yksilö. Myös saavutettavuus itsessään nähdään vuorovaikutuksen osana takaisinkytkentöjen kautta, jotka näkyvät toimintojen sijoittumisen kautta liikenteen muuttuvina tarpeina, taloudellisten ja sosiaalisten mahdollisuuksien muutoksina sekä käytettävissä olevaan aikaan kohdistuvina muuttuvina vaatimuksina.

Joutsiniemi (2010: 7) näkee, että ihmisten liikkeen vapautta tilassa säätelevät aina fyysiset rakenteet, sosiaaliset säännökset sekä lain asettamat rajoitukset. Saavutettavuuteen liittyy siis aina joitakin rajoitteita ja mahdollisuuksia. Kaupunkitilassa liikkumisen tutkimuksen juuret ovat johdettavissa aikamaantieteen teoreettisiin käsitteisiin, joita Torsten Hägerstrand (1970: 12) käytti kuvaamaan yksilön toimintaa tila-aika-avaruudessa huomioiden toimijan resurssien rajallisuuden kyky-, kytkentä ja auktoriteettirajoitteiden kautta. Toiminnan ja liikkeen reunaehdot muodostuvat ajan ja tilan määrääminä, jotka tässä voidaan nähdä muodostuvan arjesta ja kaupunkitilasta.

David Hodgen (1997: 33) mukaan yhteiskunnassa kaikilla spatiaalisilla tasoilla tapahtuvat muutokset uudelleenmuokkaavat saavutettavuuden käsitettä. Liikenne- ja viestintäteknologian innovaatiot ovat saaneet ihmisten, organisaatioiden ja paikkojen suhteet järjestäytymään uudella tavalla luoden uutta maantiedettä. Hodge näkee, että saavutettavuutta tarkasteltaessa tärkeää on tehdä ero pääsyn (*access*) sekä liikkuvuuden (*mobility*) väillä, joista ensimmäinen kuvaa saavutettavuuden potentiaalia ja jälkimmäinen toteutunutta käyttäytymistä. Toteutunut liikkuminen ei välttämättä kuvasta sitä, mikä saavutettavuuden kannalta on ihanteellisinta, jos vaihtoehdot koetaan rajallisiksi. Hyvä saavutettavuus ei myöskään itsessään voi olla arvokas, jos pääsy kohteeseen ei ole se, mitä toivotaan.

Liikenteen ja tieverkostojen olemassaolon syynä on hyvä saavutettavuus (Bertolini & le Clercq 2003: 576), mikä korostuu erityisesti kaupunkimaisilla alueilla (Frey & Zimmer 2001). Liikkumisessa tärkeässä osassa ovat verkostot, joita pitkin liikkuminen tapahtuu ja jotka luovat yhteyksiä paikkojen välillä. Toimivat liikenneverkostot ovat oleellinen osa toimivaa yhdyskuntarakennetta, mutta tässä kaupunkisuunnittelu kohtaa usein paradoksin. Hodge (1997) on todennut paremman saavutettavuuden usein lisäävän liikkumista, mikä näkyy esimerkiksi globaalilla tasolla muun muassa lentomatkustuksen lisääntymisenä ja paikallisella tasolla jo aiemmin mainittuna hajakeskittymisenä (*costs of sprawl*).

Kaupallisten palveluiden kestävä saavutettavuus

Kaupan konsepteista muodostuu nykypäivänä monimuotoinen tarjonta kuluttajalle ja lisäksi kuluttajan mieltymykset ja demografiset ominaisuudet synnyttävät monipuolisen kysynnän (Rantanen 2012: 40). Kauppa on palveluelinkeino, joka pyrkii sopeutumaan yhteiskunnassa tapahtuviin muutoksiin ja samalla palvelurakenne aiheuttaa muutoksia yhteiskunnan rakenteissa (Kytö & Väliniemi 2007). Kaupallisilla palveluilla tarkoitetaan vähittäiskaupan lisäksi kuluttajalle myytäviä palveluita. Molemmat ovat kuluttajalle tarpeellisia asuinalueellaan ja niiden sijoitus ja mitoitus on otettava huomioon myös kaavoituksessa (Heinimäki 2006: 93–94). Kaupan sijainnin ohjauksen yksi tärkeimmistä tehtävistä Suomessa on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen (Valtioneuvosto 2008). Vuonna 1999 voimaan astui maankäyttö- ja rakennuslaki, joka ohjaa ja rajoittaa vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista ja vuonna 2011 voimaan tulleen muutoksen mukaan niiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue (MRL 71 c §).

Sijainnilla on edelleen merkitystä asiointipaikan valinnassa, sillä asiointikohteeksi valikoituu usein se, mikä sopivimmista vaihtoehtoista on lähimpänä (Pitkäaho ym. 2005), mutta samalla kaupunkirakenteen muutosten ja toimijoiden vaihtuvien preferenssien kautta kokonaisuus ei ole pysyvä. Kaupan toiminta, sen logistiset ketjut ja markkina-alueet määrittää usein tieverkosto. Tieverkoston

parantuessa liikkuvan kuluttajan valinnanvapaus kasvaa ja saavutettavissa olevien ostospaikkojen määrän moninkertaistuu, mistä seuraa, että lähikauppa ei olekaan usein pääasiallinen asiointikohde (Rehunen ym. 2018: 34). Söderströmin (2012: 4) mukaan pääkaupunkiseudulla yhä useampi matka suuntautuu pääkeskuksen ulkopuolelle. Kehitys voidaan nähdä sikäli huolestuttavana, että pääkeskusten saavutettavuus on monipuolista ja nojautuu usein joukkoliikenteen verkostoihin, mikä mahdollistaa riippumattomuuden autoilusta (Kanninen ym. 2010: 146).

Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiassa yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja sen myötä palveluiden parempi saavutettavuus nähdään merkittävänä keinona päästöjen vähentämisessä (Valtioneuvosto 2008). Ilmastomuutoksen kannalta kaupunkiseudut ovat globaaleja avaintoimijoita, valtaosan kasvihuonepäästöistä syntyessä kaupunkimaisilla alueilla (mm. Folke ym. 1997). Kotitalouksien etäisyys palveluista voi toimia karkeana mittarina yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitykselle (Melkas ja Ylitalo 2008), sillä väestön keskittyminen vähentää liikenteellisten ratkaisujen tilan tarvetta ja tiiviimmin rakennetulla alueella liikkumisen tarve on pienempi (Liikennevirasto 2018: 22).

Monesti nähdäänkin, että kaupunkirakenteen tiiviydellä, kaupunkiseudun liikenteen energiankulutuksella ja saavutettavuudella on suora yhteys (Rehunen ym. 2018: 27), mutta kaupunkirakenteen ekologiset vaikutukset eivät kuitenkaan ole yksiselitteisiä. Tiivis yhdyskuntarakenne ei voikaan itsessään taata tehtyjen matkojen lyhenemistä ja erityisesti kevyen liikenteen käytön suosimiseen näyttäisi vaikuttavan enemmän toimintojen sekoittuneisuus kuin tiiviys (mm. Cervero 2003, Sieverts 2003). Frey ja Zimmer (2001: 26) ovat tuoneet esiin, että myös kaupunkiseuduille tyypillinen toimintojen monipuolistuminen johtaa tavallisesti lisääntyvään liikkuvuuteen.

Krizekin (2003: 387–388) mukaan yksittäisen matkan merkitys liikkumisen kokonaisuudessa riippuu paljon sen toistuvuudesta sekä siitä, onko matka välttämätön muiden asioiden hoidon kannalta. Hän on käyttänyt liikkumistarvetta kuvaavaa käsitettä ”naapuruston saavutettavuus” (NA- *Neighborhood accessibility*), jota yleensä pyritään parantamaan suunnittelussa yhdyskuntarakennetta eheyttämällä. Krizek näkee, että erilaisten toimintojen saavutettavuus ei yksinään riitä kertomaan

asukkaiden liikkumistarpeesta, (erityisesti kun kyseessä on autolla tehtävät matkat) vaan saavutettavuutta tulisikin tarkastella aina suhteessa matkan tarkoitukseen ja mahdollisuuteen yhdistellä asiointikohteita matkalla.

Kestäviä saavutettavuusratkaisuja ei voida tarkastella ilman erilaisten liikkumismuotojen huomioimista yhdessä. Erilaiset liikkumismuodot kilpailevat keskenään kaupunkimaisilla alueilla, muodostaen päällekkäisiä liikkumisen verkostoja, joista voidaan yhdyskuntarakennetta tarkastelemalla tunnistaa jalankulukaupungin, joukkoliikennekaupungin sekä autokaupungin järjestelmät (Ristimäki ym. 2017: 16). Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen (Liikennevirasto 2018) mukaan ostosmatkat ovat muodostaneet kolmanneksen kaikista matkoista, ja ostosmatkan keskipituus Helsingin seudulla on 5 kilometriä. Henkilöauto on yleisin kulkutapa ostosmatkoilla. Kalenijan (2009) mukaan ajankäyttötottumukset ja elämäntavat vaikuttavat ostosmatkustuskäyttäytymiseen enemmän kuin rutiininomaisiin työ- ja koulumatkoihin.

Kestävän liikkumisen kehittämisestä kaupungeissa nähdään olevan monenlaista hyötyä ekologisuuden lisäksi. Yhdyskuntarakenne, joka nojautuu jalankulkuun, pyöräilyyn sekä joukkoliikenteeseen hyötyy taloudellisesti muun muassa tehokkaasta liikennejärjestelmästä ja autoliikenteeltä vapautuvasta maa-alasta. Monipuoliset liikkumismahdollisuudet voidaan nähdä keskeisenä elinympäristön laatutekijänä, joka voi nostaa alueen houkuttelevuutta asuin- ja työpaikkana ja mahdollistavat arkiliikkumisen (Rehunen ym 2018: 46).

Maankäytön suunnittelun ja liikkumisen vuorovaikutuksen hallinta onkin keskeisin edellytys kaupunkiseutujen kehityksen kestävyydelle (Bertolini ym 2005) ja suunnittelussa on huomioitava erityisesti jo olemassa olevan yhdyskuntarakenteen toiminnallisuuden parantaminen (Ruokolainen ja Kolehmainen 2010: 19). Kaupunkisuunnittelua tehdään pitkällä aikavälillä, kun taas myymäläverkon suunnittelu ulottuu enintään 6–8 vuoden päähän (Kauppa kaavoituksessa 2004: 36–37), sillä se pyrkii sopeutumaan toimintaympäristön muutoksiin, kuten talouteen, teknologian ja väestön kehitykseen, kulutuskäyttäytymiseen ja ohjaukseen (Heinimäki 2006). Kaavoitus ei aina kykene reagoimaan muutoksiin yhtä nopeasti ja tästä voi

seurata konflikteja suunnittelun tavoitteiden kanssa. Tästä syystä onkin nähty lisääntyvä tarve lyhyemmän tähtäimen strategiselle suunnittelulle (Mäntysalo & Kanninen 2018).

Koettu saavutettavuus

Viime kädessä suunnittelun onnistuneisuudesta kertoo asukkaan kokemus elinympäristöstään elettyinä arjen ympäristönä (Kytä & Kahila 2006: 9). Tuanin (2002: 8–10) näkee, että paikan ja tätä kautta myös suunnan ja saavutettavuuden kokeminen tapahtuu ihmisen kaikilla aisteilla, joita käytämme joko passiivisesti tai aktiivisesti havainnoiden. Tuanin (2002: 6) paikan määritelmän mukaisesti tilasta tulee paikka, kun sille annetaan jonkinlainen arvo opittuamme tuntemaan sen. Vaikka paikat eivät olekaan aina pysyviä, käytetään niitä eräänlaisina kiinnekohtina ja ne luovat vakautta ympäristöön, jossa elämme. Muodostamme käsityksiä paikoista kokemuksen ja tietämyksen kautta. Tämä voi tapahtua joko fyysisesti suoraan kohteen kanssa tai se voi olla epäsuoraa ja tapahtua käsitteiden ja symbolien avulla (esimerkiksi karttaa lukiessa).

Yi-Fu Tuanin (2002: 15) mukaan etäisyys on yhtä vaihtelevaa merkitykseltä kuin kokemuskin. Etäisyyden kokeminen muodostuu sen kautta, minkälaisista vaivaa joudumme näkemään liikkeessamme yhdestä paikasta toiseen. Toisin sanoen, kuinka sujuvaksi koemme siirtymisen. Kokemus muodostuu sekä tunteiden (aistien kautta havaittu) että ajattelun kautta ympäristöä havainnoiden. Molempia voidaan pitää tietämisen tapoina. Kokemukseksi voidaan nimittää kaikkea sellaista, jonka kautta yksilö lisää tietämystään ja muodostaa käsityksiä todellisuudestaan.

Dijst (1999: 196, Ratvion 2012: 53 mukaan) näkee, että toimintatila muodostuu kolmesta sisäkkäisestä tilasta, joista ensimmäinen on mahdollinen toimintatila. Osa mahdollisesta tilasta rajautuu hahmotettavaksi tilaksi yksilön kykyjen ja tietojen rajoissa, ja hahmotetusta voidaan edelleen erottaa vielä pienempi toteutunut toimintatila, joka kuvaa toteutuneen toiminnan, tässä tapauksessa liikkumisen suuntautumista. Tämä tutkielma keskittyy tarkastelemaan yksilön

hahmottamaa toimintaympäristöä, joka voi olla laajempi kuin toteutunut liikkuminen. Kokemuksen kautta syntyvä tietoisuus ei siis ole vain hetkellistä, vaan ajan myötä syntyvää. Keraantynyt tieto muuttuu vähitellen toimijan käsitykseksi todellisuudesta ja faktuaalistuu, vaikuttaen toimijan tekemiin ratkaisuihin ja valintoihin (Hillier 2003: Bäcklund 2007: 59–60 mukaan).

Joutsiniemen (2010: 19) näkee, että saavutettavuudessa on aina läsnä vaihtoehtojen punnitseminen, eivätkä potentiaalit aina synny staattisten rakenteiden kautta. Potentiaaleja voidaan Gibsonin (1979) mukaan kutsua myös tarjoumiksi (*affordance*), joka on ympäristön havainnoinnissa usein käytetty termi (Kytä & Kahila 2006: 12 mukaan). Käsite tarkoittaa niitä ympäristön ominaisuuksia, mahdollisuuksia ja rajoituksia, joita voidaan havaita. Kytä (2003) näkee, että käsitteeseen voidaan lukea myös emotionaaliset, sosiaaliset ja sosio-kulttuuriset tekijät, joita ympäristö tarjoaa yksilölle.

Saavutettavuuskäsitys tässä tutkielmassa lähentyy Anssi Joutsiniemen (2010: 8, 18) käsitystä saavutettavuudesta potentiaaleina sekä suhteellisena sujuvuutena, jonka toimintaympäristö määrää. Silloin ei tarkastella ainoastaan sijainteja, vaan niiden välisiä suhteita, potentiaalisten toimintojen muodostuessa toimijan preferenssien ja sosiaalisten käytäntöjen kautta. Fyysisen kaupunkirakenteen on kuitenkin mahdollista ohjata toimijan käyttäytymistä vain silloin, kun se tarjoaa sille ainoan sopivan tavan toimia vaihtoehtojen puuttuessa. Farrington ja Farrington, (2005) ovat todenneet, että saavutettavuustarkastelussa, joka koskee myös koettua saavutettavuutta, on aina arvolatautuneet lähtökohdat. Saavutettavuuden hyvyttä katsotaan usein normatiivisesti, eli sen kautta, minkälainen sen tulisi olla parhaassa mahdollisessa tapauksessa. Normatiivisuudelle on aiheellista antaa kritiikkiä, sillä esimerkiksi suunnittelussa ei sen kautta välttämättä saavuteta toiminnallisesti kannattavia ratkaisuja, jos ennalta määritellyjä kriteereitä ei omaksuta käytännössä. Lisäksi on annettava tilaa suunnittelussa ennakoimattomille potentiaaleille. Deweyn (1999) mukaan ihmisten aikaisemmat kokemukset tuottavat pohjan uusien ajatusten heräämiselle ja samalla kokemus voi tarjota sekä esteitä tavoitteiden saavuttamiselle että voimavaroja sen saavuttamiseksi.

Lähiö

Massakulutusyhteiskunnan kehittymisellä, elintason nousulla ja autoistumisella oli osansa sekä lähiöistymisessä että palvelurakenteen muutoksessa Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa (Cohen 1996: 1051). Massatuotanto mahdollisti sen, että kulutushyödykkeet olivat kaikkien yhteiskuntaluokkien tavoiteltavissa (Schor 1998: 8). Lähiöt ovat olleet Suomessa 1950-luvulta alkaen keskeinen osa asumisen politiikkaa ja kulttuuria (Karjalainen 2004: 5). Ne ovat Suomen kaupunkien yksi tyypillisin asuimuoto, 1,5 miljoonan suomalaisen asuessa lähiössä. Riitta Hurmeen (1991: 7, 79–80) mukaan suomalainen alkuperäinen lähiöperiaate on määritelty Otto-I Meurmanin Asemakaavaopissa (1947), johon se omaksuttiin Ebenezer Howardin hajakeskitetyn itsenäisen, elinkeinoelämältä ja sosiaaliselta rakenteeltaan monipuolisen puutarhakaupungin idean pohjalta. Lähiön ihanne ei alun perin ollut tiivis vaan väljä ja luonnonläheinen.

Lähiö osana suomalaista kaupunkia

Hurmeen (1991: 175) mukaan ulkomailta omaksutuissa ideoissa lähtökohtana oli usein pyrkimys rakentaa hyvin toimivia lähiöyksiköitä, mutta laatuvaatimuksia ei kyetty Suomen sodanjälkeisissä oloissa toteuttamaan sellaisenaan asuntotarpeen ollessa suuri. Karjalainen (2004: 5) näkeekin, että 1950-luvulla lähiöt muistuttivat enemmän metsäkaupunkia perustuen puutarhakaupunki-ideologiaan, kun taas 1960- ja 1970-luvuilla alkoi niin kutsuttu betonilähiöiden ja tehokkuuden aikakausi. Tehokkuusajattelua edisti Laakson ja Loikkasen (2004: 63–64) mukaan 1960-luvulla elinkeinorakenteen raju muutos maaseudun työpaikkojen kadotessa ja palvelutyöpaikkojen lisääntyessä kaupungeissa.

Johanna Hankosen (1994: 225–239, 265, 467–468) mukaan 1960-luvun kaupungistumisen myötä yhteiskunnalliset rakenteelliset muutokset loivat paineita myös arkkitehtuurille ja suunnittelulle. Niiden tuli nyt ilmentää kulutuksen ja elämäntapojen muutosta. Rakennemuutoksessa sekä julkinen hallinto että elinkeinoelämä uudelleenorganisoiuivat mukautuessaan yhtenäisiin talousjohtoihin

päämääriin, minkä seurauksena myös kaavoitus kytkettiin kokonaisvaltaisen tehokkuuden leimaaman yhteiskuntasuunnittelun osaksi. Fyysinen ympäristö muokkautui funktionalismin aatteiden mukaisesti hajakeskitetyksi tuotannon ja kulutuksen ympäristöksi lähiöistymisen ja kaupan modernisaation prosessien vaikuttaessa kiinteästi toisiinsa. Vähittäiskauppa keskittyi suurempiin yksiköihin, mitä edisti liikenteellinen kehitys ja 1970-luvulla alkoivatkin alakeskusten automarketit yleistyä.

Lähiöistyminen on Hankosen (1994: 23–24) mukaan muodostanut Suomessa yleisesti tunnetut arkielämän puitteet, jotka syntyivät yhteiskunnan uudelleenrakenteistuesssa. 1960-luvun rakentaminen muutti Ilmosen (2016: 105) mukaan suhtautuista lähiöasumiseen, joka siihen mennessä oli ollut varsin myönteistä. Korhonen-Wälmän (2008: 11–12) mukaan tavallisimpia lähiöiden suunnitteluperiaatteiden yhtäläisyyksiä voidaan löytää palvelutarjonnasta ja toimintojen sijoittumisperiaatteista. Usein autoliikenne sekä jalankulkuväylät erotettiin lähiöissä toisistaan tavoitteena luoda turvalliset reitit lapsille sekä hyvät kävely-yhteydet ostoskeskukseen, johon kaupalliset palvelut keskittyivät. Hankosen (1994: 276) mukaan lähiösuunnittelussa jalankulkuun perustuva etäisyysnormi kuitenkin korvautui autoiluun perustuvalla ajallisella etäisyydellä automarkettien sijoittamisperiaatteena.

Tiiviiden kerrostaloalueiden rakentaminen jatkui koko 1970-luvun ajan, kunnes 1980-luvulla kaupungistuminen hidastui (Laakso & Loikkanen 2004: 223). Mäenpää (2011: 22–23) näkee, että lähiöt loivat syntyessään uutta todellisuutta, joka katkaisi kaupunkikulttuurin ajanjakson korvaten sen massayhteiskunnalla. 1980-luvulla kaupungistumisen hidastuessa huomio kiinnittyi jälleen keskustoihin ja kaupunkirakenteen eheyttämiseen, mutta yrityksissä palauttaa kaupunkimaisuus Suomen kaupunkeihin lähiöt nähtiin epäurbaaneina toiminnallisesti asumiseen keskittyvinä tiloina. Siten myös asuminen itsessään jäi usein kaupunkimaisuuden kokemuksen ulkopuolelle.

Nykypäivänä kaupan uuden rakennemuutoksen myötä perinteisten keskustojen ja lähikeskusten rinnalle ovat syntyneet kaupan ja autoilun ehdoilla

toimivat alueet (Rehunen ym 2018: 41), minkä vuoksi erityisesti lähiöiden ostoskeskukset ovat ajautuneet hankalaan asemaan niiden menettäessä markkinaosuutta (Mäntysalo 2012: 12). Keskeisillä paikoilla toimivien pienempien kaupallisten yksiköiden toimintaedellytysten turvaaminen on kuitenkin olennaista kestävän kehityksen tavoitteiden toteutumiseksi ja lisäksi Mäntysalo (2012: 12) näkee että ostoskeskusten taantuminen on samalla edistämässä esikaupunkialueiden sosioekonomista eriarvoistumista.

Ostoskeskuksia on pyritty uudistamaan, mutta sitä ei usein ole koettu kovinkaan helpoksi. Syynä ostoskeskusten kehittämisen vaikeuteen on Korhonen-Wälkä (2008: 67) todennut olevan 1950-luvulla kehitetty ostoskeskusmalli, joka poikkeaa omistusrakenteeltaan huomattavasti uudemmissa kauppakeskuksista ja antaa kaupungille hyvin rajallisesti päätösvaltaa. Ostoskeskusten lukuisilla pienomistajilla voi olla hyvin erilaiset odotukset sijoituksiaan kohtaan eivätkä he välttämättä ole halukkaita isoihin ja kalliisiin muutoksiin. Rantanen (2012: 34) tuo myös esiin, että asiakas- ja tavaraliikennevirrat nähdään usein haitallisina, mikä voi estää kaupan sijoittumista asuinalueille.

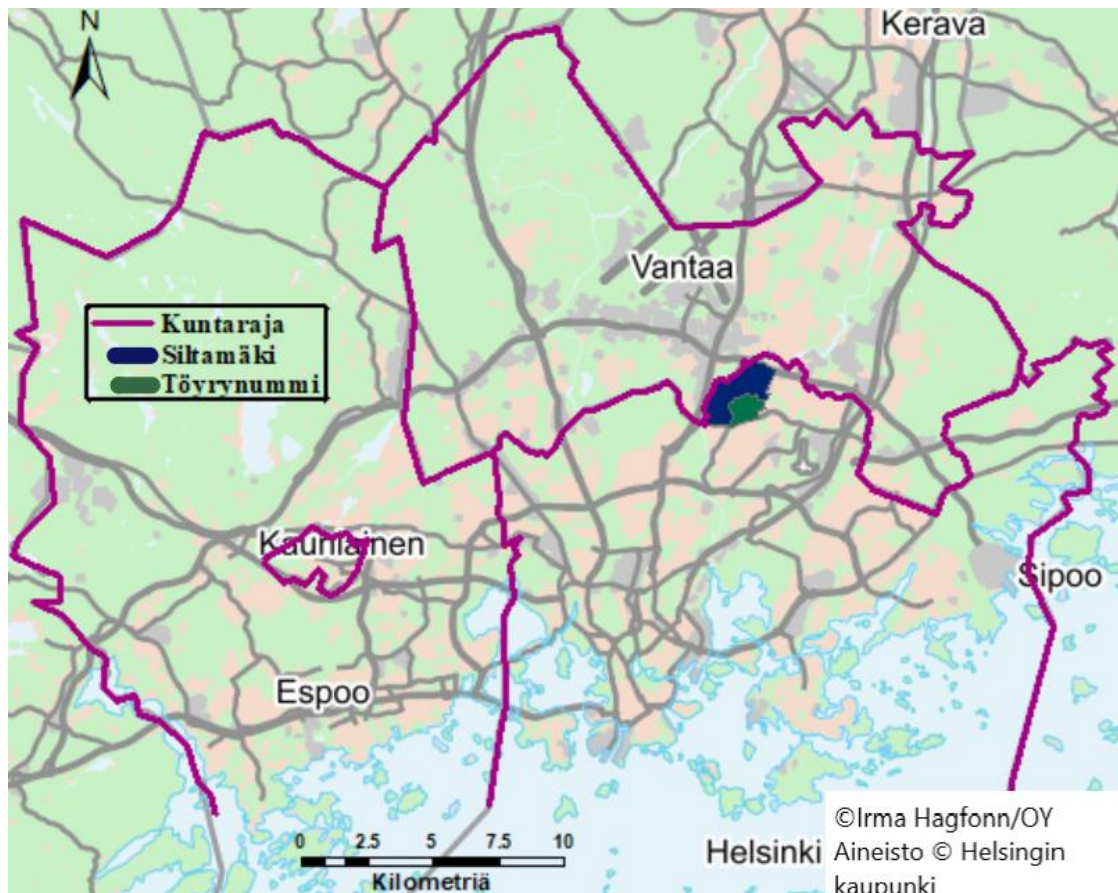
Karjalaisen (2004: 8–10) mukaan 2000-luvulla lähiöiden asemaa on alettu tarkastella enemmän myös kaupunkirakenteen kautta keskittymättä ainoastaan niiden sisäisiin ongelmiin. Alppi (2018) näkee kuitenkin hajakeskitetyt lähiöt ikään kuin väliinputoajina, joilla ei juurikaan ole mahdollisuuksia osallistua nykyisten tiivistämisen tavoitteiden toteuttamiseen, vaikka ne alun perin pyrkivätkin mahdollistamaan lähipalvelut ja vähentämään autoriippuvuutta. Suomalaista lähiötä on kritisoitukin juuri tällaisesta luonteesta, sen niin sanotusta kaupungittomuudesta tai puoliurbaaniudesta, joka yhdistää monenlaista ympäristöä jäsentymättömänä kokonaisuutena (Mäkiö ym 1994: 28). Nykyisissä lähiöiden kehittämis- ja elävöittämispyrkimyksissä on Alpin mukaan keskitytty edelleen liian usein pelkästään lähiötason tarkasteluun. Ilmosen (2016: 115) mukaan on huomattava, että mitään yleispätevää ratkaisua lähiöiden kehittämiseksi ei voida antaa, sillä ne ovat muiden kaupunginosien tapaan omalaatuisia alueita, joiden kehittäminen lähtee niiden omista vahvuuksista ja heikkouksista.

Tutkimusalueena Siltamäen lähiö

Helsingissä suurin osa uusista asuinalueista on yli 50 vuoden ajan rakennettu lähiöperiaatteen mukaisesti eli esikaupunkeihin kerrostalovaltaisesti (Korhonen-Wälmä 2008: 11). Lähiöissä on kuitenkin eroavaisuuksia sijainnin, koon ja palveluiden perusteella sekä siinä, kuinka ne kytkeytyvät ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Erot johtuvat eri vuosikymmenten suunnitteluperiaatteista. 1960-luvulla ihanteeksi tuli tiivis kompaktikaupunki, kun liikenteen järjestelyt otettiin suunnittelun lähtökohdaksi (Laakso & Loikkanen 2004). 1970-luvulla toteutetun Siltamäen *kontaktikaupungin* suunnittelulähtökohdan voi nähdä aiemmin samalla vuosikymmenellä vallinneen kompaktikaupungin kehityksen vastapainona.

Siltamäen lähiö sijaitsee Koillis-Helsingissä ja on osa Suutarilan peruspiiriä. Suutarilan peruspiirin muodostaa Siltämäki ja Töyrynummi, joiden molempien kaupallisena lähikeskuksena Siltamäen ostoskeskus toimii, minkä vuoksi molemmat alueet ovat tutkimuskohteinani. Käytän tässä työssä tutkimusalueesta yhtenäistä nimitystä Siltämäki. Aluetta rajaavat pohjoispuolella Vantaanjoki sekä Kehä 3 moottoritie ja länsipuolella Tuusulanväylä. Sijainti isojen väylien risteyskohdassa tarjoaa seudullisesti tarkasteltuna hyvän saavutettavuuden erityisesti autolla. Myös julkisten liikenneyhteyksien kautta Siltämäki on tiiviissä yhteydessä ympäröiviin alueisiin, yhteyksien korostuessa Malmin ja Helsingin keskustan suuntaan. Kuvassa 1 on esitetty tutkimusalueen sijainti suhteessa pääkaupunkiseutuun.

Helsingin kaupungin tietokeskuksen (2017: 140–143) mukaan Suutarilan peruspiirin asukasluku on reilu yksitoistatuhatta ihmistä ja alueella on hieman alle kaksituhatta työpaikkaa. Väkiluku on pysynyt lähes samana viimeiset vuosikymmenet. Ikärakenteesta suurimman ryhmän muodostavat 40–64-vuotiaat noin 33 prosentilla, 25–39-vuotiaita on 19 prosenttia ja yli 65-vuotiaita 17, 5 prosenttia. Asuntokunnan keskikoko on noin 2,3 asukasta. Autottomien asuntokuntien lukumäärä on vuonna 2015 ollut 32,8 prosenttia. Asuntokanta koostuu pääasiassa 1960 ja -70 lukujen pientaloista sekä pienkerrostaloista, mutta vanhempainrintamamiestyyppistä omakotitalokantaa löytyy alueelta.



Kuva 1. Tutkimusalueen sijainti suhteessa pääkaupunkiseutuun. Kuvassa näkyy myös tärkeimmät tieverkostot.

Vaikka Siltamäkeä voidaan luonnehtia betonilähiöksi sen teollisen, tehokkuuteen perustuvan yhtenäisesti toteutetun rakennustavan mukaan, on se syntynyt tarpeesta luoda puitteet yhteisölliselle ja kaupunkimaiselle asumistavalle matalan ja tiiviin rakentamisen kautta. (KSV 2009: 11, 18). Korhonen-Wälmän (2008: 12) mukaan Siltamäen piirteissä ihastuttaa edelleenkin sen urbaanisuus sekä asukkaiden yhteisöllisyyttä tukeva kaupunkirakenne. Helsingin yleiskaavassa 2002 Siltamäen lähiö on nähty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti sekä maisemakulttuuriltaan arvokkaaksi aluekokonaisuudeksi. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston (2009: 5, 6) selvityksen mukaan Siltamäen alkuperäisen suunnittelun ihanne yhteisöllisyydestä on nähtävissä vielä tänäkin päivänä. Arkkitehti Pentti Aholan suunnittelemassa lähiössä toteutuu hyvin kaupunkimaisen asumisen ihanteet; ”alue on matala ja tiivis, urbaani ja samalla luonnonläheinen”. Siltamäkeä

voidaan selvityksen mukaan pitää poikkeuksellisen muiden samanaikaisesti Helsingissä rakennettujen lähiöiden joukossa. Lähiö rakennettiin uuden kontaktipihan käsitteen periaatteella ja suunnittelussa haluttiin korostaa kaupunkimaisuutta muun muassa korttelien yhteisillä torimaisilla kohtauspaikoilla vastakohtana 1960-luvun metsälähiön ajatukselle. Kuvassa 2 näkyy Siltämäen ostoskeskukseen johtava kevyen liikenteen väylä Jousimiehentiellä. Jalankulun erottamisen tarkoituksena oli luoda aktiivista katutilaa kohtaamisille.



Kuva 2. Ostoskeskukseen johtava kävelyreitti Siltämäen kerrostaloalueen eteläosasta päin kuvattuna heinäkuussa 2020 (Kuva: Irma Hagfonn)

Alueen keskuksena toimiva Siltamäen ostoskeskuksen rakennettiin Siltamäen ostoskeskuksen palveluihin kuuluvat päivittäistavarakauppa (K-Market), apteekki, uimahalli, parturi-kampaamo, pizzeria, pubiravintola, R-kioski asiamiesposteineen, fysikaalinen hoitolaitos sekä pankkiautomaatti (kuva 3). Ostoskeskuksen on perinteisesti nähty tarjoavan kattavat palvelut koko alueella. Yhteensä ostoskeskuksella on 14 osakkeenomistajaa (Salmikivi 2015), mikä osaltaan aiheuttaa haasteita sen kehittämiseksi. Ostoskeskuksen läheisyydessä sijaitsevasta Suutarilan monitoimikeskuksesta löytyy muun muassa kirjasto, musiikkiopisto ja nuorisokeskus.



Kuva 3. Siltamäen ostoskeskuksen palvelut muodostavat sisään päin avautuvan kokonaisuuden (Kuva: Irma Hagforn, heinäkuu 2020)

Aineisto ja menetelmät

Tutkimukseni pohjautuu empiiriseen aineistoon, jonka kokosin haastattelemalla kymmentä Siltamäen asukasta kevään 2015 aikana. Tämän lisäksi osallistuin kahteen Siltämäessä järjestettyyn asukasiltan, joissa käsiteltiin alueen palveluita Helsingin yleiskaava 2016 suunnitelmaan liittyen. Asukasiltien materiaalia ei ole käytetty aineistona varsinaisessa systemaattisessa analyysissä, mutta ne vaikuttavat taustalla. Asukastilaisuuksissa esiteltiin vaihtoehtoja palveluiden kehittämiseksi ja esillä oli mahdollisuus sekä ostoskeskuksen purkamisesta ja korvaamisesta uudella että nykyisen kunnostaminen. Yhtenä ehdotuksena oli myös ostoskeskuksen siirtäminen kokonaan liikennemäärältä vilkkaampaan risteykseen. Päätöstä ostoskeskuksen tulevaisuudesta ei ole vielä tähän mennessä tehty.

Kiinnostukseni aiheeseen syntyi alun perin korkeakouluharjoitteluni aikana Suomen ympäristökeskuksessa, jossa osallistuin ”Monikeskuksisuus ja kauppa”-tutkimushankkeeseen. Hankkeessa määriteltiin kaupunkien keskusta-alueita tilastollisin menetelmin. Harjoittelujakson jälkeen aloin pohtia aihetta yhä enemmän kuluttajan näkökulmasta. Tässä tutkielmassa minua on kiinnostanut erityisesti ajatus siitä, kuinka asukkaat itse määrittävät keskustan saavutettavuuden ja mikä merkitys alueen lähikeskuksella heille on. Koin luontevaksi ottaa tutkimuskohteeksi juuri Siltamäen, sillä olen sieltä kotoisin. Kokemuksia tutkittaessa tästä oli paljon etua, sillä se auttoi hahmottamaan haastatteluissa esiin tulleita tekijöitä.

Tutkielmani keskittyy pääasiassa päivittäistavaran hankintaan, koska tämä muodostaa suurimman osan kotitalouksien ostosmatkoista, mutta en ole tehnyt jyrkkää eroa erilaisten ostostyyppien välillä haastatteluissa. Näen, että haastateltavien olisi ollut hankalaa erotella asiointia ostostyyppien välillä, sillä erilaisissa hankinnoissa on paljon sekoittuneisuutta. Koetussa saavutettavuudessa kuitenkin nähdään usein olevan eroja sen mukaan mitä ollaan hankkimassa. Useimmin toistuvat päivittäistavarat ostetaan tavallisesti läheltä, jolloin ostosmatkat ovat lyhyitä, kun taas harvemmin hankittavien kestokulutustavaroiden takia ollaan valmiita matkustamaan pidempiä matkoja (Krizek 2003).

Fenomenologinen tutkimusmenetelmä

Tutkimukseni tiedonhankinnan metodinen lähtökohta on fenomenologiassa, joka tutkii ihmisen kokemuksia. Fenomenologia on Metsämuurosen (2006: 210) mukaan yksi laadullisen tutkimuksen tiedonhankinnan strategia. Ihmistutkimuksessa tutkitaan aina sitä, kuinka maailma on ihmiselle merkityksinä (Varto 1992: 85), sillä ulkoinen maailma välittyy meille kokemuksen kautta (Perttula 1995: 7). Laineen (2001: 26, 29) on todennut, että metodi ei rajoitu vain aineiston keruu- ja analyysivaiheeseen, vaan se on läsnä tutkimuksen eri vaiheissa, kuten pohdittaessa ihmiskäsitystä. Lehtovaaran (1995: 75–76) mukaan fenomenologisen tiedonkäsityksen mukaan totuuden lähtökohtana on inhimillinen tajunta eli subjektiivinen kokemus ja keskeisenä tavoitteena on selvittää miten tällainen tietoisuus konstituoii maailmaa.

John Deweyn (1999: 21–23) mukaan jo Aristoteleen aikaan loogista ajattelua pidettiin rationaalisen tiedon lähteenä, joka tarjosi mallit perimmäiselle todellisuudelle. Kokemus ja käytäntö nähtiin kuuluvan jatkuvasti muuttuvaan maailmaan, mutta koska niiden avulla ei pystytty paljastamaan pysyvää ”ennalta annettua” maailmaa, ei tietoa myöskään voitu vakiinnuttaa todellisuudeksi. Kokemuksellista tietoa ei voidakaan asettaa vastakkain rationaalisen tiedon kanssa, sillä myös kokemuksellinen tieto on rationaalista. Se pohjautuu numeeriseen faktapohjaisen loogisen tiedon sijaan kokemuksen kautta opittuun tietoon, joka aistihavainnon lisäksi on tunnistettu merkitykselliseksi ja tulee osaksi toimijan todellisuutta. Fenomenologisessa tutkimuksessa pyritään ymmärtämään nimenomaan tutkimuskohteena olevan alueen ihmisten merkitysmaailmaa tietyssä tilanteessa (Laine 2001: 29) ja sitä, millä tavalla ihmisen maailma ja sen merkitykset muotoutuvat tietoisessa toiminnassa (Häkli 1999: 67).

Ihmisen eletty ja koettu maailma nähdään fenomenologiassa itsessään tärkeäksi ja kiinnostavaksi (Häkli 1999: 67), mutta koska jokainen yksilö on yhteisön jäsen, voidaan yksilön kokemuksia tutkittaessa saada selville myös jotakin yleistä (Laine 2001: 27). Doreen Massey (2008: 30) mukaan myös paikat muodostuvat

sosiaalisesti ja ovat erityisiä niiden ainutkertaisten sosiaalisten suhteiden sekoittuessa ja peilautuessa menneisiin tapahtumiin.

Laine (2001: 27–28) on todennut, että kokemuksellinen tieto ei ole vain henkilökohtaista vaan se on intersubjektiivista. Merkitykset, joiden kautta koemme todellisuutta syntyvät yhteisössä, jonka jäsenenä elämme jakaen yhteisiä merkityksiä. Kokemus muotoutuu merkitysten mukaan ja juuri merkitykset ovat fenomenologisen tutkimuksen kiinnostuksen kohteena. Lähtökohtana on oletus siitä, että ihmisen suhde todellisuuteen on merkityksillä ladattua; hänen toimintansa on useimmiten intentionaalista eli tarkoitusten mukaan suuntautunutta. Kokemus syntyy vuorovaikutussuhteessa todellisuuden kanssa ja tätä suhdetta fenomenologia tutkii.

Kokemusta tutkittaessa Laineen (2001: 29–31) mukaan mukana on aina fenomenologisen tutkimuksen hermeneuttinen ulottuvuus, joka liittyy ymmärtämiseen ja tulkintaan. Koska tutkimuksen kohteena on ihmisten välisen kommunikaation ilmaiset, tässä tapauksessa haastattelut, jotka ovat kielellisiä ilmaisuja, voidaan niitä lähestyä vain ymmärtämällä ja tulkitsemalla. Tutkimus on siis itsessään kaksitasoista ymmärrystä, jossa tutkimuksen kohde ensin toimii arkielämässään esiymmärryksensä varassa ja kuvaa kokemuksiaan haastattelutilanteessa ja toisella tasolla tutkija käsitteellistää näitä merkityksiä eli ilmauksia. Tutkijan ymmärtäminen ei voi toteutua tyhjiössä ilman, että hänellä on tulkittavan henkilön kanssa yhteinen yhteisöllinen perusta ymmärtämiselle.

Olen itse kotoisin alueelta kahdenkymmenen asuinvuoden kokemuksella, joten minun oli melko helppoa omaksua vastaukset jo haastattelun aikana ja muodostaa nopeasti yleiskuva haastatellun kertomasta. Tämä lisäsi myös varmasti omalta osaltaan luottamusta haastattelijan ja haastatellun välillä, mutta samanaikaisesti oli tärkeää muistaa olla johdattelematta vastauksia haastattelutilanteessa sekä analyysivaiheessa omien ennakkokäsitysten mukaan keskittyen haastatelluiden kokemuksiin. Tämä ennakkokäsitysten haaste on Lehtovaaran (1995: 83) mukaan fenomenologisessa tutkimuksessa aina läsnä, kun tutkitaan arkikokemuksia, jotka ovat jo jossain muodossa olemassa tutkijan esiymmärryksessä. Varto (1992: 86) kutsuu tätä pyrkimystä irrottautua ennakkoon

lukkoon lyödyistä teorioista ja käsitteistä ennakkoluulottomaksi havainnoinniksi. Siinä tarkoitus on päästä käsiksi tutkittavaan ilmiöön sen mahdollisimman alkuperäisessä muodossa kaikessa moninaisuudessaan. Tutkijan tiedostamaton ihmiskäsitys on mahdollista paljastaa myös jälkikäteisen analyysin kautta (Lehtovaara 1995: 83) ja tutkimuksen objektiivisuus syntyy juuri oman subjektiivisuuden tunnistamisesta (Eskola & Suoranta 2001: 16).

Tutkimushaastattelut

Tutkimusmetodina tässä työssä ovat haastattelut. Haastattelut ovat Hirsjärven ja Hurmeen (2009: 11–12) mukaan yksi tiedonhankinnan perusmuodoista ja tavallisimpia käyttäytymis- ja yhteiskuntatieteiden menetelmiä, mutta ne eivät toimi ainoastaan tekniikkana vaan myös tieteellisenä metodina. Erityyppiset haastattelut tuottavat erilaista tietoa (Eskola & Suoranta 2001: 88). Haastattelutyypinä tässä tutkimuksessa on käytetty teemahaastattelua, joka on yksi puolistrukturoidun haastattelun muoto ja sille ominaista on kohdentaa keskustelu tiettyihin teemoihin korostaen haastateltavan yksilöllistä kokemusta aiheesta (Hirsjärvi ja Hurme 2009: 47–48). Tuomi ja Sarajärvi (2009: 73, 85) ovat todenneet, että tarkoituksena on saada kerättyä mahdollisimman paljon tietoa tutkittavasta ilmiöstä ja olennaista silloin on, että haastateltavilla on kokemusta tutkimuskohteena olevasta asiasta.

Hirsjärven ja Hurmeen (2009: 58–59, 83) mukaan tutkimuksen tarkoitus määrää millaisia ryhmittymiä valitaan haastateltavaksi ja laadullisessa tutkimuksessa haastateltavien määrää olennaisempaa on kerättävän tiedon laatu. Käyttämäni otantamenetelmä on harkinnanvarainen näyte, mikä on tavallinen, kun pyritään tilastollisten yleistysten sijasta syvällisempään ymmärtämiseen sekä saamaan tietoa jostakin paikallisesta ilmiöstä tai etsimään uusia teoreettisia näkökulmia tapahtumiin ja ilmiöihin. Koska tässä tutkimuksessa oli tarkoitus saada fenomenologisen analyysin avulla syvällisempää tietoa aiheesta, haastattelujen toteutuksessa ja haastateltavien lukumäärässä tuli myös ottaa huomioon tämän tutkimuksen mahdollistamat puitteet sekä työn laajuuden asettamat rajoitukset.

Haastateltavat valikoituivat Siltämäki-Suutarila seuralle jättämäni haastattelupyynnön kautta, minkä avulla sain yhteydenottoja haastateltavaksi suostuneilta asukkailta. Haastateltavien joukko täydentyi vielä myöhemmin asukasillassa halukkaiksi ilmoittautuneiden joukosta. Haastattelupyynnössä en asettanut tarkempia kriteereitä itse kohdejoukon ominaisuuksille, mutta etsin henkilöitä, joiden asuinpaikan lähimpänä paikallisena keskuksena on Siltämäen ostoskeskus. Jotta asukkaiden kokemusten välillä tulisi esiin mahdolliset erilaiset näkemykset, pyrin tekemään jonkinlaista otantaa haastateltavista sukupuolen ja ikäjakauman sekä asumismuodon perusteella. Näillä tekijöillä on nähty olevan vaikutusta elinympäristön laadun kokemukseen ja yleensä erityisesti asumismuoto korostuu (Juntto 2007: 43).

Haastattelut tallennettiin nauhurin avulla ja haastattelutilanteiden kesto vaihteli puolesta tunnista puoleentoista tuntiin. Käytin haastattelutilanteessa haastattelurunkoa (liite), jonka kysymykset syntyivät tutkimuskysymysten pohjalta ja teoreettisen viitekehyksen avulla. Tutkimuskysymykset kuitenkin vaihtelivat haastattelutilanteen mukaan, joka oli aina vastaajansa näköinen ja eri teemat saattoivat tulla esiin eri kysymysten kautta. Avoimelle tai puolistrukturoidulle haastattelulle onkin tyypillistä esittää jokaisesta aihepiiristä samat kysymykset, joihin haastateltavat saavat vastata omin samoin. Kysymysten tarkka muoto ja järjestys voi vaihdella, mikä mahdollistaa myös lisäkysymysten esittämisen (Eskola & Suoranta 2001: 86).

Kysymysten avoimuus on tärkeää, jotta haastateltava voi liittää vastaukseensa omia kokemuksia ja mielikuvia aiheesta (Perttula 1995: 65). Toteuttamistani haastatteluista yksi sujui lähes yksinomaan vain avauskysymys esittämällä, jossa pyysin haastateltavaa kuvailemaan alueen kaupallisia palveluita. Tämän jälkeen haastateltava lähes keskeytyksettä kertoi tutkimaani ilmiöön liittyvistä aihepiireistä oma-aloitteisesti, kattaen haastattelurungon teemat. Toinen ääripää taas oli sellainen, jossa haastateltava vastasi hyvin lyhytsanaisesti ja sain esittää useita ennalta määrittämiäni tarkentavia kysymyksiä, kuitenkin pyrkien olemaan johdattelematta liikaa. Koen, että tällaisella melko vapaamuotoisella keskustelevalle otteella oli mahdollista päästä lähemmäs haastateltavan kokemusta.

Haastatellut asukkaat

Haastattelut toteutettiin yksilöhaastatteluina joko asukkaan kotona tai Suutarilan kirjastossa. Yksi haastatteluista tehtiin lisäksi asukkaan työpaikalla. Haastattelin kuutta naispuolista ja neljää miespuolista henkilöä, jotka olivat 29–70 vuotta. Haastatelluista viisi asuu Siltämäessä, kolme Suutarilassa ja kaksi Töyrynummella, mutta kaikkien lähikeskuksena on Siltamäen ostoskeskus. Kaikki haastateltavat ovat pitkäaikaisia asukkaita alueella ja asuvat omistusasunnossa. He ovat siis hyvin kiinnittyneitä alueeseen, mikä vaikuttaa osaltaan myös heidän kokemuksiinsa. Tuanin (2002: 18) mukaan pitkäaikainen asuminen tietyssä paikassa mahdollistaa sen, että asukas tuntee paikan läheisesti, hän on siihen suorassa kosketuksessa, toisaalta samanaikaisesti saattaa häneltä kadota mahdollisuus tarkastella kokemaansa ulkoapäin ja reflektoida kokemustaan.

Haastatelluiksi valikoitui sellaisia ihmisiä, jotka itse olivat innokkaita kertomaan kokemuksistaan. Tulokset eivät kata kaikkien Siltamäen asukkaiden kokemuksia, sillä kaikkia väestöryhmiä ei tässä saavutettu, mutta tämä ei olekaan aina tarkoituksenmukaista ymmärtävälle tutkimusotteelle. Koska haastatellut ovat omistusasunnoissa asuvia pitkäaikaisia asukkaita, heillä saattaa olla vahvat motiivit asuinalueensa kehittämiseen, minkä vuoksi he myös pyrkivät saamaan mielipiteensä kuuluville haastatteluissa. Pyrin kuitenkin haastatteluhetkellä saamaan asukkaat miettimään omaa arjen toimintaansa, ja mielestäni tämä onnistuikin pyytämällä heitä kertomaan myös konkreettisista tilanteista. Aiheena kaupallisten palveluiden saavutettavuus herätti haastatteluissa paljon kiinnostusta, jolloin myös keskustelut olivat sujuvia ja tietoa kertyi runsaasti.

Erilaiset asuntotyypit ovat edustettuina viiden haastatellun asuessa kerrostalossa, kolmen omakotitalossa ja kahden rivitalossa. Asumismuodolla on usein todettu olevan selkeä vaikutus elämäntapoihin ja liikkumiseen. Vain kaksi haastatelluista asuu autottomassa kotitaloudessa, joista toinen on omakotitalo- ja toinen kerrostaloasunto. Molemmat heistä ovat yksinasuvia eläkeläisnaisia. Alla olevaan taulukkoon (taulukko 1) on kerätty haastateltujen asukkaiden kotitalouksien

merkittävimpiä ja keskenään vertailtavissa olevia ominaisuuksia. Analyysissä mukana olevissa lainauksissa viitataan kyseessä olevaan haastatteluun taulukon 1 numeroinnin mukaisesti. Siltamäen ostoskeskuksen koillispuolen omakotitalo- ja rivitaloasukkaat identifioituvat suutarilalaisiksi, minkä vuoksi olen ottanut jaottelun Siltamäkeen, Töyrynummeen ja Suutarilaan mukaan myös aineiston analyysiin.

Taulukko 1. Haastatellut asukkaat

Haastattelu nro	Sukupuoli Ikä		Asuinaika (vuosia)	Kotital. Auto koko		Asumismuoto	Töissä	Alue	Etäisyys	
									lähimpään kauppan	Pääasiallinen kulkumuoto
1	Nainen	yli 65	yli 40	Ei	1	Kerrostalo	Ei	Siltamäki	alle 500m	kävely
2	Mies	yli 65	30	On	2	Kerrostalo	Ei	Siltamäki	alle 500m	kävely ja auto
3	Nainen	30-35	5	On	4	Omakotitalo	On	Suutarila	yli 1000m	auto
4	Nainen	30-35	20+ 5	On	4	Rivitalo	On	Suutarila	yli 1000m	auto
5	Nainen	yli 65	yli 40	Ei	2	Omakotitalo	Ei	Suutarila	yli 1000m	bussi
6	Mies	40-45	15	On	4	Omakotitalo	On	Töyrynummi	alle 1000m	auto
7	Nainen	60-65	35	On	2	Kerrostalo	On	Siltamäki	alle 500m	auto
8	Nainen	50-55	20	On	3	Kerrostalo	On	Siltamäki	alle 500m	kävely
9	Mies	60-65	35	On	2	Kerrostalo	On	Siltamäki	alle 1000m	auto
10	Mies	yli 65	yli 40	On	2	Omakotitalo	Ei	Töyrynummi	alle 1000m	auto

Koska haastatellut eivät asu samassa osoitteessa eivätkä ominaisuuksiltaan samanlaisissa kotitalouksissa, ovat heidän toiminnalliset lähtökohtansa jokseenkin erilaiset. Kokemuksia ei voida asettaa vertailtaviksi tilastollisessa valossa, ja tämä ei muutenkaan ole tarkoituksenmukaista tutkittaessa yksilön kokemusta. Kiinnostavaksi asukkaita yhdistävänä lähtökohtana työssäni on se, että kyseessä on pitkäaikaiset asukkaat asumisajan ollessa vähintään viisi vuotta. Fyysinen ympäristö ja siinä tapahtuneet muutokset ovat asukkaille pitkälti samat, vaikka niillä olisi yksilöille erilaiset seuraukset. Onkin tärkeää tarkastella yksilön päätöksenteon syntymistä alhaalta päin, jotta voitaisiin kyetä ymmärtää kaupunkisuunnittelun mahdollisuudet esimerkiksi kestävästä ratkaisusta päätettäessä (Batty 2008). Fenomenologinen tutkimusmetodi voi antaa työkaluja tällaiseen tarkasteluun.

Laadullinen sisällönanalyysi

Ensimmäinen analyysivaihe aineiston keruun jälkeen oli haastattelujen litterointi, eli purkaminen kirjalliseen muotoon. Tein tämän sanatarkasti, mutta erilaiset äänenpainot ja tauot otin mukaan tekstiin vain, jos koin ne olennaisina. Saatettuani aineiston kirjoitettuun muotoon, eteni analyysi luokitteluvaiheeseen, jonka toteutin teoriasidonnaisen laadullisen sisällönanalyysin avulla. Tuomen ja Sarajärven (2009: 91–93, 103) mukaan sisällönanalyysi on laadullisen aineiston perusmenetelmä. Luokitteluvaiheesta voidaan puhua myös teemoitteluna, mikä onkin tässä työssä kuvaavampaa, sillä se ei korosta aineiston kvantitatiivista eli määrällistä sisältöä. Tärkeää on ennen analyysiä tehdä selväksi, minkä tyyppistä tietoa aineistosta haetaan. Sisällönanalyysin tavoitteena on saada järjestettyä tutkittavasta ilmiöstä tiivistetty ja yleinen kuvaus, minkä jälkeen aineistosta on mahdollista tehdä johtopäätöksiä. Haastatteluissa osa kysymyksistä oli kuitenkin myös kvantitatiivisia kuten esimerkiksi asiointitiheys tietyissä kohteissa, sillä ne toimivat apuna kohdistaa haastateltavan kerronta konkreettisiin tilanteisiin.

Eskolan (2001: 136) mukaan laadullisen tutkimuksen analyysissa aineiston ja teorian suhde voidaan jakaa aineistolähtöiseen, teorialähtöiseen sekä teoriasidonnaiseen analyysiin. Teorialähtöinen aineiston analyysi nojaa johonkin tiettyyn teoriaan, malliin tai ajattelutapaan. Se on päättelytavoista periteisin tapa lähestyä aineistoa ja lähtökohtana on tällöin hypoteesi. Aineistolähtöinen analyysi pyrkii luomaan teoreettisen kokonaisuuden tutkimusaineistosta. Tässä tutkielmassa käyttämässäni analyysimenetelmässä eli teoriasidonnaisessa analyysissa on puolestaan teoreettisia kytkentöjä, mutta analyysi ei pohjautu teoriaan suoraan eli se ei pyri todistamaan hypoteesia. Tuomi ja Sarajärvi (2009: 97) käyttävät nimitystä teoriaohjaava analyysi, joka perustuu abduktiiviseen päättelyyn ja siinä vaihtelevat aineistolähtöisyys sekä valmiit mallit. Eskola (2001: 138) on kuvannut analyysin etenevän aineiston tai tutkittavan ilmiön pohjalta, mutta samalla erilaisia teorioita ja käsitteitä käytetään tulkinnan kehyksinä, jolloin näkökulmana voi olla useampikin teoria.

Teoriasidonnaisuus näkyy työssä muun muassa siinä, että haastattelurungon muodostamisessa sovelsin aikaisempien kaupunkitutkimusteorioiden käsityksiä verkostokaupungin ominaisuuksista ja toiminnallisuudesta, pyrkien saamaan tietoa topologiasta, sujuvuudesta ja joustavuudesta. Ne ohjasivat siis teemoja, joita halusin selvittää, vaikka itse haastattelutilanne tapahtui ”teoriasta vapaana” keskusteluna haastateltavan arkisesta toiminnasta. Tutkielmani analyysin viitekehys on vuoropuhelua kaupunkirakenteen tarjoaman toimintaympäristön ja toimijan henkilökohtaisten kokemusten välillä.

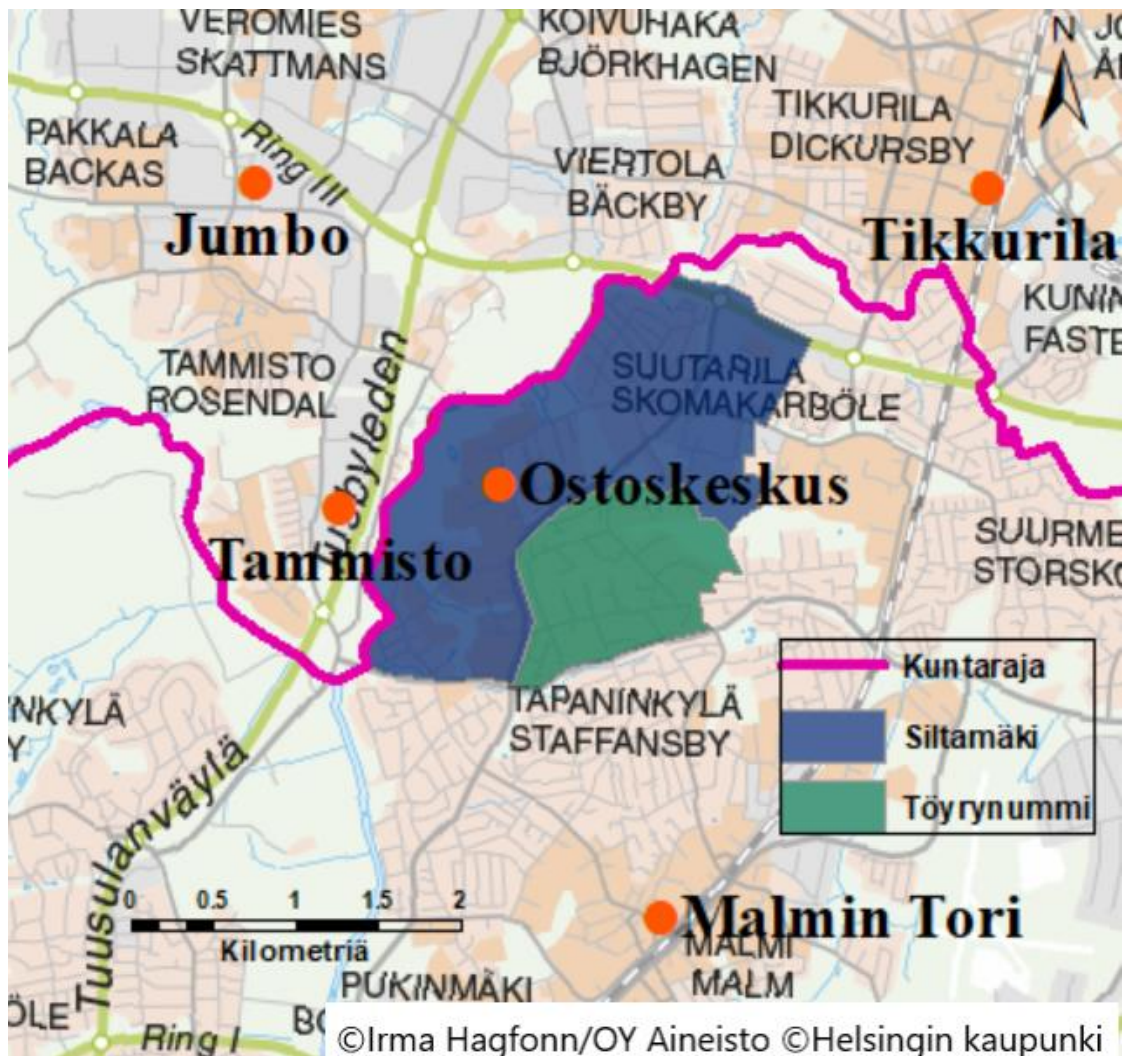
Myös itse tutkittavan ilmiön, eli saavutettavuuden pyrin pitämään haastateltaville vapaana ennakkomäärittelystä, mikä oli mahdollista, sillä kyseessä on helposti ymmärrettävä arkinen käsite, vaikka se jokaiselle hahmottuukin omalla tavallaan. Tämä oli myös tutkimuksen tarkoituksena, sillä tavoite oli avata uusia näkökulmia saavutettavuuden kokemiseen. Eskola ja Suoranta (2001: 74–77) ovat todenneetkin, että laadullisen tutkimuksen tehtävänä on maailman käsitteellinen ymmärtäminen, jossa tutkija kääntää havaintonsa arkikielestä teorian kielelle. Palasin teoreettiseen asetelmaan analyysivaiheessa haastattelujen teemoittelussa, jonka raamit muodostuivat teoreettisen viitekehysten avulla ja antaa näin käsitteellisen pohjan analyysille.

Haastattelujen analyysivaihe eteni siis osittain aineiston ryhmittelyllä teoriaan pohjautuvien teemojen mukaisesti, mutta pakottamatta ilmiötä teemojen alle. Haastatteluista nousi esiin aihepiirejä, joista osa sopi ennalta mietittyihin aiheisiin ja osa oli uusia. Jotkut ennakolta tärkeiksi kokemani aihepiirit, kuten kestävyysnäkökulma saattoivat myös jäädä vähemmälle merkitykselle itse haastatteluissa, jolloin ne saivat vähemmän tilaa myös tuloksissa. Haastattelujen aihepiirejä yhdistelemällä muodostui lopulta kunkin teeman alle sopivat luokat. Aineiston luokittelu siis korosti aineistolähtöisyyttä, mutta analyysin loppuvaiheessa palasin teoreettiseen viitekehykseen abduktiivisen päättelyketjun mukaisesti (Tuomi & Sarajärvi 2009: 97). Tutkielman seuraavassa osiossa olen esittänyt haastatteluaineiston analyysin tulokset.

Kaupallisten palveluiden verkostot Siltamäessä

Analyysin ensimmäisessä osassa olen tarkastellut kaupallisten palveluiden muodostamien verkostojen topologiaa. Verkostojen topologisen tarkastelun lähtökohdaksi olen ottanut erilaiset liikkumismuodot, sillä niiden käyttö tai käyttämättömyys vaikuttaa siihen, minkälaisiksi verkostot muodostuivat. Tämä tarkastelu vastaa ensimmäiseen tutkimuskysymykseeni. Liikkumismuodot ovat tässä kevyt liikenne, julkinen liikenne ja autoilu. Ne voivat tapahtua fyysisesti samoja reittejä pitkin, mutta niiden muodostamat virrat ovat keskenään erilaisia. Näiden lisäksi liikkumismuotona mainittiin kimppakyyti, joka on silloin tällöin käytössä kahdella autottomalla henkilöllä. Tarkastelun ulkopuolelle jää myös internetissä tehdyt ostokset. Tämä ostosmuoto on käytössä seitsemällä haastatelluista henkilöistä kohdistuen useimmiten erikoistavaraan, mutta satunnaisesti myös kauppakassipalveluun.

Jaottelu liikkumismuotoihin ei ole toisiaan poissulkeva, sillä saavutettavuuskokemus voi tapahtua useamman verkoston kautta samanaikaisesti. Lisäksi ne verkostot, jotka ei ole asukkaan käytössä, voivat kuitenkin olla osa kokemuksen muodostumista, jos ne koetaan toimintaa rajoittavina. Analyysissä käytetyt jaottelut pääasiallisen kulkumuodon (katso taulukko 1) sekä pääasiallisen asiointikohteen käytöstä perustuvat molemmat asukkaiden omiin arvioihin. Lähtö- ja paluupisteenä asioinnissa on useimmiten asukkaan koti, mutta lähtösijainti saattaa olla myös jokin muun toiminnon, kuten työpaikan tai harrastuksen fyysinen sijainti. Nämäkin toiminnot koetaan yleensä suhteessa omaan asuinpaikkaan, ja asiointi palaa useimmiten aina kotiin. Kuvassa 4 on kuvattu tarkemmin alueen liikenteellistä sijaintia, sekä kaupallisten palveluiden kannalta merkittävimmät keskukset. Siltamäen on kuvattu sijaitsevan ”Bermudan kolmiossa”, jossa ympäröivät isot kaupan keskukset tuottavat haasteita paikallisen ostoskeskuksen kehittämiselle (Salmikivi 2015).



Kuva 4. Alueen tärkeimmät kaupallisten palveluiden keskittymät (oranssi piste) noin 5 kilometrin säteellä Siltämäestä

Kävelyn ja pyöräilyn verkostot

Haastatelluista asukkaista kolme kertoi pääasialliseksi kulkumuodokseen kävelyn ja jokaisen heidän ensisijainen asiointikohteensa asiointikertojen perusteella on Siltamäen ostoskeskus. Heistä jokainen asuu kerrostalossa alle puolen kilometrin etäisyydellä ostoskeskuksesta. Kävelyn ja pyöräilyn verkostot muodostuvat tärkeiksi erityisesti silloin kun mahdollisuutta kulkea autolla ei ole, mutta samanaikaisesti ne koetaan merkittäviksi täydentämässä muita liikkumisen verkostoja. Yhdeksän asukasta kymmenestä kertoo ainakin joskus kävelevänsä kauppaan. Kävely valikoituu

kulkumuodoksi joko siksi, että se on ainoa vaihtoehto kulkea kauppaan, tai se saatetaan valita aktiivisesti eri kulkumuotojen välillä. Kun vaihtoehtoa ei ole, koetaan toiminnallisuus jokseenkin rajoitettuna. Myös autollisissa kotitalouksissa asuvat henkilöt kertovat hetkittäin kohtaavansa tällaisia rajoituksia, kun auto ei ole syystä tai toisesta ole heidän käytössään.

Silloin kun kyseessä on kävelyn valikoituminen usean liikkumismuodon välillä, tärkeimpänä syynä valintaan mainitaan hyötyliikunta. Kävellessä saatetaan myös tarkoituksella valita pidempi reitti tai valita kaukaisempi asiointi kohde. Tällöin ei kuitenkaan ole helppoa tehdä eroa siinä, onko kyseessä kahden erillisen asioinnin, ostosten ja kuntoliikunnan yhdistämisestä, vai ostosmatkasta. Hyötyliikunnan käsite toistuu erityisesti naispuolisten haastateltujen keskuudessa. Pääasiassa autolla liikkuva omakotitaloasukas kertoo:

”Mä jotenkin yritän sitä... niin kun terveellistä elämäntapaa ja hyötyliikuntaa, että se oikeestaan niin kun mä nautin siitä kävelemisestä”
(Haastattelu 3)

Läheinen palvelu saattaa kuitenkin olla kannustava tekijä kävelyyn, kun siihen voi yhdistää muitakin hyötytekijöitä kuin pelkän liikkumisen. Useimmiten kevyen liikenteen verkostoja käytettäessä lähtöpaikkana on asukkaan koti, mutta kävellen voidaan poiketa kauppaan myös ohikulkumatalla kuten töistä kotiin palatessa.

Siltamäen ostoskeskus koetaan olevan helpoimmin saavutettavissa juuri kävellen, jolloin se useimmiten on asiointikohteena kävelyn verkostoissa. Pääasiallisena asiointikohteena se on kahdella läheisyyden ja käveltävyyden takia, kun taas yksi haastateltu toteaa sen rajoittuvan vaihtoehdoksi autottomuuden takia. Kaikille asukkaille kävely ei ole lainkaan vaihtoehto. Vanhempi autottomassa kotitaloudessa asuva nainen, jolla etäisyys lähimpään kauppaan on yli kilometrin matka ei kykene hyödyntämään kävelyä kulkumuotona ostosmatkoilla, vaan kulkee sen sijaan bussilla Siltamäen ostoskeskukseen tai kesäisin pyörällä Tikkurilan suuntaan.

Pyöräily ei ole yhdenkään haastatellun pääasiallinen kulkumuoto, mutta saa paljon mainintoja silloin tällöin käytössä olevana vaihtoehtona. Tässä korostuu jälleen hyötyliikunnan ja ulkoilun näkökulma. Kun kävely kohdistuu pääasiassa lähikauppaan enimmillään kilometrin päähän, nopeasti suoritettavien päivittäistavaraostosten korostuessa, suuntautuu pyörällä tehdyt ostosasioinnit useamman kilometrin etäisyydelle. Mainintoja pyörällä tavoitettavissa olevista ostoskohteista ovat Tikkurila, Malmi, Tammisto sekä Jumbon kauppakeskus. Lähikauppaa ei mielletä lainkaan pyöräilyn kohteeksi.

Kävely ja pyöräily nähdään yleisesti melko mielekkäinä vaihtoehtoina haastateltujen kesken. Kävelyn mahdollisuuksia arvostetaan ja sen potentiaalin tunnistavat myös he, kenelle se ei ole ensisijainen vaihtoehto ostosmatkoilla. Kyseessä saattaa myös olla tietynlainen puhetapa, joka korostaa kävelyä liikkumismuotona erityisesti naisasukkaiden keskuudessa, vaikka auto vaihtoehtona on toteutunut kulkutapa. Esimerkiksi Siltamäen ostoskeskuksen välittömässä läheisyydessä pääasiassa autoa käyttävä asukas kuvailee itseään seuraavasti:

”Kyllä mä enemmän olen sellainen, joka välttäisi omaa autoa ja liikkuisi julkisilla ja kävellen” (Haastattelu 7)

Kävely kulkumuotona ostoksilla saa eniten mainintoja Siltamäen kerrostaloasukkaiden keskuudessa. Käveltävyyden hyvät edellytykset ovat olemassa myös osalla omakotitalo- ja rivitaloasukkaista lyhyellä etäisyydellä palveluihin, mutta niihin tartutaan harvemmin. Töyrynummella omakotitalossa asuva mies luottaa enimmäkseen omaan autoon, vaikka tunnistaakin käveltävyyden:

”mä käytän autoa, käyn lähikaupassakin autolla, vaikka mulla olis lyhyt matka kävellä” (Haastattelu 6)

Asumismuotojen välillä voidaan tunnistaa joitakin asuinympäristöön liittyviä eroja. Siltamäen kerrostaloalueen ulkopuolella asuvilla on joitakin satoja metrejä pidempi matka lähikauppaan ja lisäksi auto on kodin välittömässä läheisyydessä.

Kerrostaloalueen pysäköinti tapahtuu asunnosta erillään olevalla pysäköintialueella ja kevyen liikenteen väylät ovat suuntautuneet ostoskeskusta kohti.

Vaikka kevytliikenne tarjoaa mahdollisuuksia palveluiden saavutettavuudelle, koetaan ne usein rajallisina. Lähellä sijaitsevien ostoskohteiden valikoimat koetaan niukoiksi arjen tarpeisiin sekä yksittäisen myymälän kohdalla että useamman myymälän kesken. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn koetaan rajoittavat ostosten määrää tai ostokset halutaan tehdä keskitetysti isommassa myymälässä.

”Pyörän päällä ei saa hirveän paljon tavaraa tuotua, vaikka mulla onkin siinä kaksi koria... Mun mielestä on kurjaa, sitten kun mä joudun lähtemään kauemmas, niin mun täytyy aina kantaa isoja taakkoja tai käydä sitten joka päivä, enkä mä tykkää bussilla kulkea joka päivä”

(Haastattelu 1)

Kaikki eivät myöskään koe pyörällä liikkumista turvalliseksi. Reitit voivat suuntautua turvalliseksi koetuimman yhteyden mukaan. Erityisesti talvella liukkaus voidaan kokea esteeksi pyöräilylle, mutta joidenkin asukkaiden kohdalla myös kävelyille. Tämä rajoittaa verkoston laajuutta vuodenajasta riippuen.

Liikkumismuotoon on helppo suhtautua myönteisesti silloin kun sen käyttämien perustuu vapaaehtoisuuteen. Kielteisiä puolia ei välttämättä tule ajateltua sellaisen vaihtoehdon kohdalla, jonka voi halutessaan sivuuttaa täysin ja siirtyä sellaiseen, jonka kokee paremmin omille tarpeille sopivaksi. Kaiken kaikkiaan kävellen saavutettavat lähipalvelut näyttäytyvät merkityksellisinä kaiken tyyppisille kotitalouksille. Lähellä sijaitseva kauppa näyttäisi jonkin verran edistävän kaupallisten palveluiden käyttöä kevyen liikenteen kulkumuodoilla ja tätä kautta voi edistää asukkaiden liikkumista kävellen ja pyöräillen muissakin arjen tilanteissa, jos autoriippuvuus kokonaisuudessaan on alhaisempaa.

Joukkoliikenteen verkostot

Joukkoliikenteen verkostot saavat melko paljon huomiota osana haastateltujen kaupallisten palveluiden kokemuksia, huolimatta siitä, että niiden käyttö jää alhaiseksi ostosmatkoilla. Kuten kevyen liikenteen verkostojen kohdalla, moni kokee julkisen liikenteen tärkeänä lisänä muihin verkostoihin, tosin mahdollisuus sen käyttöön konkretisoituu toiminnaksi harvemmin. Erityisesti kahden autottoman haastatellun keskuudessa bussiliikenteen yhteydet ovat kuitenkin tärkeitä ja käyttöaste on suuri. Bussi on toiselle heistä pääasiallinen kulkumuoto ja hän asioi useimmiten Siltamäen ostoskeskuksessa. Koska hän on vanhempi henkilö, eikä pysty kantamaan ostoksia pidempiä matkoja, on hän riippuvainen bussiyhteyksistä. Autottomista toinen puolestaan hyödyntää bussia siitä syystä, että kokee kevyellä liikenteellä saavutettavat lähipalvelut riittämättömiksi. Ainoastaan yksi haastatelluista kertoo, että julkinen liikenne on hänelle täysin merkityksetön kaupallisia palveluita hankittaessa.

Julkisen liikenteen verkoston olemassaolo voi itsessään kannustaa sen käyttämiseen, jos se koetaan tarpeeksi sujuvaksi, autoilijoidenkin keskuudessa. Julkisella liikenteellä käytössä olevista kaupallisten palveluiden keskittymistä tärkeimmäksi nousee autollisten asukkaiden parissa Helsingin keskusta, kun taas autottomat korostavat lähempänä sijaitsevia kohteita. Yhteydet Helsingin keskustaan bussilla koetaan tiheiksi ja matkustusaikaa pidetään kohtuullisena. Bussi onkin Helsingin keskustaan suunnattaessa usein sekä potentiaalinen että myös toiminnaksi muotoutuva vaihtoehto, vaikka kototaloudessa olisikin auto. Suurin merkitys kulkumuodosta päätettäessä näyttää tällöin haastateltujen autoilijoiden keskuudessa olevan pysäköinnin rajoitukset Helsingin keskustassa. Pysäköinti keskustan alueella koetaan hankalaksi ja kalliiksi, eikä autoilua tähän suuntaan nähdä kannattavana:

”Ei tonne keskustaan viitsi lähteä omalla autolla, sinne mennään julkisilla. Kun ei sieltä saa parkkipaikka ja sitten jos saa, niin ne maksaa tolkuttomasti” (Haastattelu 2)

Bussi kykenee useimmiten kilpailemaan kulkumuotona henkilöauton kanssa keskustaan suuntautuvilla matkoilla, mutta yhtä tiheiden bussiyhteyksien päässä sijaitsevat Malmi ja Tikkurila eivät autoilijoiden keskuudessa muodosta samanlaista potentiaalia. Vaihtoehtoiseksi sekä Helsingin keskustalle että pienemmille alakeskuksille nousee useimmiten autolla hyvin saavutettava Jumbon kauppakeskus, jonka monipuolisuus kykenee kilpailemaan muiden keskusten kanssa.

”Että nythän me päästään tästä aika hyvin Tikkurilaan. Siellä ei ole sitten ihan vastaavia palveluita kuitenkaan, kun sitten vaikka Jumbossa”
(Haastattelu 3)

Autoilevien haastateltujen kerronnassa julkisen liikenteen verkostot näyttävät tulevan usein käyttöön silloin kun autoiluun liittyy erilaisia rajoituksia. Tästä huolimatta bussiyhteyksiin kohdistuu suuret toiveet. Erilaisten toiveiden ja mielikuvien kautta joukkoliikenteen verkoston saavat melko runsaasti huomiota asukkaiden saavutettavuuden kokemuksissa. Erityisesti Vantaan suuntaan haluttaisi parempia yhteyksiä. On vaikeaa arvioida, miten tämä vertautuu todelliseen käyttöpotentiaaliin vai onko kyse kuitenkin vain siitä, että haluttaisi kaikkien mahdollisten vaihtoehtojen olevan tarjolla. Julkinen liikenne koetaan joka tapauksessa puutteellisenä erityisesti sellaisiin kohteisiin, jotka ovat asukkaalle hyvin saavutettavissa autolla. Nämä kulkumuodot onkin usein helppo asettaa vastakkain:

”Autolla sinne liikutaan (Jumboon), että siinä olis mun mielestä kyllä iso kehittämisen tarve näissä julkisissa kulkuvälineissä” (Haastattelu 8)

Osalle asukkaista tärkeänä elementtinä erityisesti Helsingin keskustan saavutettavuudessa julkisella liikenteellä näyttäisi olevan ”henkinen etäisyys”. Jonkinlainen yhteys pääkeskukseen halutaan säilyttää, vaikka se arjen verkostoista sulkeutuu usein ulkopuolelle. Julkisen liikenteen verkostot mahdollistavat sen, että he eivät koe olevansa eristyksissä kaupungin keskustasta ja sen tarjoamista palveluista, vaikka niitä ei hyödynnettäisikään aktiivisesti. Kahden haastatellun asukkaan

työmatkat kyllä suuntautuvat Helsingin keskustaan ja tällöin he liikkuvat pääasiassa julkisella liikenteellä, mutta tästä huolimatta he eivät koe sitä merkittävänä ostoskohteena. Bussia ei usein mielletä ostosten kuljetukseen soveltuvaksi kulkumuodoksi ja se koetaankin viimeiseksi vaihtoehdoksi kaikkiin ostoskohteisiin erityisesti päivittäistavaraostoksilla, silloin kun vaihtoehtoisia liikkumismuotoja on tarjolla.

Kevyen liikenteen tavoin joukkoliikenteellä näyttää olevan potentiaalia Siltämäessä, mutta tähän sisältyy myös paljon ristiriitaa. Yhteydet useaan suuntaan, sekä läheisiin keskuksiin että kaukaisempiinkin kohteisiin ovat melko hyvin asukkaiden tiedossa ja ne koetaan jopa hyvin saavutettaviksi. Julkisen liikenteen verkostojen käyttöpotentiaalin konkretisoitumiseen liittyy kuitenkin paljon harkintaa eikä sitä koeta samalla tavalla luontaiseksi vaihtoehdoksi ostosmatkoilla kuin autoilu ja kävely. Bussilla kulkemisen koetaan tarjoavan myös jonkinlaista joustavuutta, silloin kun sen voi yhdistää kävelyn kanssa. Yhdellä haastatellulla onkin tapana silloin tällöin kulkea kävellen kolme kilometriä Malmille isompaan kaupan keskittymään ja tulla takaisin bussilla ostosten kanssa.

Silloinkin kun julkista liikennettä käytetään, se ei saa samalla tavalla mainintoja mieluisana vaihtoehtona kuin muut kulkumuodot. Käyttö vertautuu useimmiten autoiluun, joka tarjoaa vastaavia sekä laajempia verkostoja, ja jonka verkostot kykenevät muokkautumaan tilannekohtaisesti joustavammin. Julkisen liikenteen käyttöön voi tällöin liittyä tietynlainen uhrautumisen sävy. Kuitenkin autottomien asukkaiden keskuudessa julkisen liikenteen verkostot ovat merkittäviä yhdessä kävellen saavutettavien kohteiden kanssa.

Autoilun verkostot

Autoilu on selkeästi tavallisin kulkumuoto ostosmatkoilla haastateltujen keskuudessa. Autoilun verkosto on laaja ja potentiaalisia ostoskohteita tunnistetaan runsaasti. Kaikissa kotitalouksissa, joissa on auto, sitä myös käytetään kaupallisia palveluita hankittaessa ja kuudelle asukkaalle näistä se on pääasiallinen kulkumuoto. Autoilun

verkostoissa on selkeä piirre, joka erottaa sen muista verkostoista. Ne eivät muodostu samalla tavalla tunnistettaviksi ja säännönmukaisiksi asukkaiden kerronnassa kuin kevyen ja julkisen liikenteen verkostot, huolimatta siitä, että autoilun verkostot ovat eniten käytössä asukkaiden arjessa. Henkilökohtaiset mieltymykset asiointikohteen suhteen nousevat voimakkaimmin esiin autoilun verkostoissa ja säännönmukaisuutta ei välttämättä koeta syntyvän edes yksilötasolla. Kaksi haastateltua, jotka pääasiassa autoilevat ostosmatkoilla kertovatkin, että heillä ei ole pääasiallista asiointikohdetta, vaan he käyvät hyvin vaihtelevasti erilaisissa kohteissa.

”Se on vähän niin kun fiilispohjalta... Ja sitten, no... Valikoiman mukaan” (Haastattelu 7)

Rutiineja syntyy myös autoillessa, mutta niiden muodostumisen mekanismit näyttäytyvät moninaisina. Säännönmukaisuuksien muodostuminen voi olla riippuvaista muista arjen toiminnoista, kuten työmatkasta tai harrastuksiin kulkemisesta, mutta erilaisten toimintojen yhdistely toisaalta lisää vaihtelevuutta ostoskohteiden valinnan välillä sen mukaan, mihin suuntaa kulloinkin ollaan menossa. Autoilevissa kotitalouksissa suositaan kuitenkin muista toiminnoista irrallaan sijaitsevia kaupallisia keskuksia useimmin kuin muilla kulkumuodoilla liikuttaessa. Töyrynummella asuva mies kertoo:

”No, Tikkurilassa mä olen töissä, mutta mä en siellä niinkään kaupallisia palveluita käytä, että harvemmin sieltä, harvemmin Malmiltakaan, vaikka Malmi on melkein lähempänä kuin Jumbo, taikka Tammisto, jota kanssa käytetään.” (Haastattelu 4)

Isommat kaupan keskittymät asettuvat näkyvimmin autoilun verkostoon. Kun tämän tyyppiselle kohteelle koetaan tarvetta, valikoituu ostospaikaksi usein Vantaalla sijaitseva Jumbon kauppakeskus.

”Autonhan se vaatii melkein se kaupassa käyminen... Melkein tulee käytettyä noita Vantaan palveluita enemmän, että Tammisto, Jumbo, Malmilla jonkun verran.... Mutta ei tässä oikeen semmosta isoa kauppaa oo kävelymatkan päässä... Tottakai, kun tommoseen Citymarkettiin mennään, niin mennään autolla” (Haastattelu 3)

Autolla asiointiin liittyikin usein ostosten keskittäminen, jolloin isomman myymälän käyttö koetaan itsestään selvänä ja auto tarpeellisena. Asiointikohteena autoilun verkostoissa korostuu Jumbon lisäksi myös Vantaan Tammiston K-Citymarket, jonne ei juurikaan suunnata muissa asioissa kuin ostoksilla. Tästä huolimatta lähikauppakin voi valikoitua pääasialliseksi kohteeksi asiointikertojen perusteella, vaikka käytössä asiointimatkoilla useimmiten olisi auto.

Kahdella haastatellulla, jotka asiointikertoihin perustuen pääasiallisesti asioivat kävellen Siltamäen ostoskeskuksessa on myös auto kotitaloudessa. Molemmat tekevät autolla ostokset isommasta myymälästä, jolloin kertaostosten määrä on luonnollisesti isompi.

”Jos mulla on auto käytössä, niin sitten mä tietysti menen jonnekin muualle ja hoidan isommat ostokset kerralla” (Haastattelu 4)

Autoiluun ei haastatteluissa liitetä samalla tavalla tunnistettavia syitä tai tilanteita kuin kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen käyttöön. Monille auto näyttäytyy itsestään selvänä vaihtoehtona, eikä sen käyttöä koeta tarpeelliseksi selittää sen kummemmin haastatteluissa, kuten muilla kulkumuodoilla. Autoa siis käytetään kulkumuotona useimmiten, kun siihen mahdollisuus tarjoutuu. Autoilua ei myöskään koeta samalla tavalla epämieluisana ja toimintaa rajoittavana kuin muita liikkumismuotoja. Autoilun verkostoihin liittyviä rajoituksia kyllä tunnistetaan joissain määrin. Esimerkiksi pysäköinti tai liikennesuuhkat saavat jonkin verran huomioita saavutettavuutta rajoittavina tekijöinä, mutta ne ovat yleensä mahdollisia väistää autoilun verkostoissa valitsemalla jokin vaihtoehtoinen kohde.

”Kyl me ennemmin tonne Jumbon suuntaan mennään. Jotenkin se on helpompi mennä sinne autolla ja maksuton parkki” (Haastattelu 3)

Osalle autoilun rajoitus johtaa vaihtoehtoisen kulkumuodon valintaan, toisia taas pysäköinnin rajoitukset saattavat ärsyttää suuresti eikä silloin välttämättä auta edes se, että julkisen liikenteen yhteys on hyvä. Tällöin yhteys toisaalle autolla voi korvata keskustassa asioinnin.

”Autoilijoita aina rangaistaan tuolla keskustassa... Se niin kun ärsyttää”
(Haastattelu 10)

Autoilun verkostot monipuolistavat palveluntarjontaa huomattavasti, vaikka yksittäiset asiointimatkat eivät muodostuisi kovin pitkiksi. Yksittäiset lähikaupat, joiden yhteydessä ei ole juuri muita palveluita saavat mainintoja ja niihin on helppo poiketa autolla hakemaan yksittäinen tuote. Koettu saavutettavuus on siis Siltämäessä usein hyvä suhteellisen lyhyelläkin etäisyydellä kotoa. Tätä kokemusta edesauttaa Jumbon kauppakeskus, jonka palvelut koetaan usein Helsingin keskustan veroisiksi ja lisäksi etuna pidetään sitä, että liikkeet saatavissa yhdestä paikasta.

”Tossa (Jumbossa) on kaikki mitä tarvii... Se on tossa vieressä, se on tärkeä” (Haastattelu 4)

Saavutettavuuden merkitykset

Toisessa tutkimuskysymyksessäni olen tarkastellut, minkälaisten merkitysten kautta saavutettavuuden kokemus jäsentyy haastatteluissa. Koska tutkin kokemusta, lähtökohtana on kaupunkirakenne, joka ei ole olemassa vain fyysisenä, vaan myös asukkaiden mielikuvissa ja sosiaalisessa todellisuudessa. Vasasen (2013: 87) mukaan fyysinen rakenne on kaupungeissa hyvin pysyvä tai jähmeästi muuttuva, mutta toiminnallinen rakenne, joka muodostuu pääasiassa ihmisten liikkumisesta voi muuttua hyvinkin äkillisesti kaupunkikulttuurin muutosten mukana. Olen jaotellut

saavutettavuuden saamat merkitykset kahden teorian pohjalta muodostetun teeman mukaisesti eli verkostojen kinetiikkaan ja adaptiivisuuteen. Verkostojen hahmottamisen eli niiden topologisen tunnistamiseen lisäksi yksilön toimintaa voidaan nähdä ohjaavan saavutettavuuskokemusten tila-aika ulottuvuus, jota tässä kutsun verkostojen sujuvuudeksi ja joustavuudeksi. Verkostot eivät siis ole staattisia. Sujuvuuteen liittyy liikkeen virtaavuus verkostossa, mutta en näe sen rajoittuvan pelkästään nopeuteen, vaan kyse on liikkeen laadusta, joka valikoituu tilannekohtaisesti ja sen on siksi oltava joustava. Marjasen (2000) mukana kaupallisia palveluita hankittaessa toiminnan sujuvuuteen liittyvät lisäksi myymäläkohtaiset tekijät ja itse asiointi.

Verkostojen sujuvuus

Sujuvuuden kokemus määrittyi asukkaiden verkostoissa lukuisilla eri tavoilla riippuen toiminnan motiiveista, jotka liittyivät tiettyyn asiointikohteeseen tai kulkutapaan. Arjen toimintaympäristö muodostuu useista erilaisista tilanteista, joissa yksilön motiivit voivat vaihdella. Olennaista kokemukselle ovat myös toimijan henkilökohtaiset resurssit, jotka Raijaksen (2008: 13) mukaan voidaan nähdä muodostuvan tuloista, varallisuudesta, käytettävissä olevasta ajasta, terveydestä, tiedoista, taidoista ja sosiaalisesta pääomasta. Kinetiikka vaikuttaa toiminnan toteutumiseen tietyssä verkostossa ja toiminta voi jäädä toteutumatta, jos verkoston ei koeta mahdollistavan halutunlaista virtausta. Asukkaan pääsy tietyn verkoston käyttäjäksi voi myös olla kokonaan tai osittain rajoitettu, sillä verkostot ovat usein tietyistä kulkutavasta riippuvaisia. Aineistossa saavutettavuuden sujuvuudelle annetuista merkityksistä muodostuivat analyysin luokiksi etäisyys, asioinnin tehokkuus sekä helppous.

Etäisyys

Etäisyyden käsite hahmottuu haastatelluille monin eri tavoin ja siihen liittyi paljon suhteellisuutta. Se mikä koetaan läheiseksi etäisyydeksi, saa monenlaisia merkityksiä riippuen käytössä olevasta kulkumuodosta ja toiminnan motiivista. Tavallisesti

läheisempi etäisyys koetaan suhteessa pidemmäksi kuin kaukainen etäisyys, sillä molempiin sijainteihin pyrittäessä joudutaan näkemään lähdön vaiva, joka usein koetaan yhtä suurena (Marjanen 2000). On myös syytä huomata, että ”spatiaalinen rationaalisuus” on vahvemmin yhteydessä kognitiiviseen kuin objektiiviseen etäisyyteen, jolloin lähikaupan käyttöaste mielikuvissa usein muodostuu suuremmaksi kuin se todellisuudessa on (Cadwallader 1975, Marjanen 2000: 9 mukaan).

Usein oleellista etäisyyden tarkastelussa asukkaalle on se, ovatko tarpeidenmukaiset asiointikohteet ylipäättään saavutettavissa arjen puitteissa.

”Ehkä sit ei oo, se palveluiden läheisyys, ollut meille niin sellainen kriteeri tänne muuttamiselle. Kun on Jumbo tossa lähellä ja Tammistossa on kaikki... Se on vähän, että mistä mittakaavasta sitä katsoo”
(Haastattelu 3)

Lähes kaikki haastatellut, jotka käyttävät autoa kokevat myös kävelen saavutettavat lähipalvelut erittäin tärkeiksi. Kun haastateltava tarkastelee lähipalveluja, on melko lyhyt ja käveltävä etäisyys usein tärkeä, vaikka vaihtoehtoista verkostoa on mahdollista hyödyntää samanaikaisesti. Tässä tulee hyvin esille se, kuinka toiminta voi konkretisoitua monenlaisen eri valintaketjun kautta tilannesidonnaisesti. Päätöksenteko ei aina lähde asiointikohteen valinnasta, vaan kulkumuoto saattaa olla ratkaisevampi tekijä, jolloin puolestaan saavutettavissa olevat kohteet hahmottuvat eri tavoin. Koska halutaan monipuolisuutta liikkumiseen, läheinen sijainti merkittävä.

Saavutettavuudelle annetaan merkityksiä myös sellaisten asiointikohteiden kohdalla, jotka eivät ole asukkaan säännöllisessä käytössä. Tällaisia kohteita ovat lähipalvelut ja Helsingin keskusta, jotka kaikki haastatellut myös mieltävät helposti saavutettaviksi. Erityisesti Siltamäen ostoskeskuksen saa paljon huomiota saavutettavuustarkastelussa. Lähes jokainen on kiinnostunut lähipalvelutasoon liittyvistä muutoksista sekä ostoskeskukseen kohdistuvista suunnitelmista.

”Mun olis tosi vaikeeta ajatella, että mä asuisin semmosessa paikassa, missä ei olis palveluita, tai mistä pitäis aina lähteä autolla” (Haastattelu 8)

Helsingin keskusta puolestaan sijaitsee kauempana, mutta asukkaat ovat yleisesti hyvin kiinnostuneita esimerkiksi julkisen liikenteen yhteyksien kehittämisestä siihen suuntaan. Nämä tekijät ovat sellaisia, jotka yleensä liittyvät asuinalueen houkuttelevuuteen, mutta eivät välttämättä suoraan heijastu niiden käyttöön. Kaikenlaisten palveluiden ei tarvitsekaan sijaita lähellä. Samalla kun lähipalvelut muodostuvat asukkaiden kerronnassa tärkeiksi, melko yhteneviä ovat myös näkemykset siitä, että etäisyys kauppakeskuksiin on sopiva. Vaikka kauppakeskukseen hakeudutaan säännöllisesti ostoksille, sen läheisempi sijainti nähdään jopa kielteisenä, sillä se voisi tuoda alueelle rauhattomuutta. Kauppakeskuksen saavutettavuus ylipäättään koetaan joko tärkeäksi tai ei ollenkaan tärkeäksi. Autoilijan puheessa kokemus selittyy usein etäisyyden ymmärtämisenä suhteellisesti, kohteen ollessa joka tapauksessa saavutettavissa.

”Et näin ollen, kun se auto on pihassa, niin se nyt on ihan sama, onko se viiden kilometrin päässä vai kymmenen kilometrin päässä” (Haastattelu 8)

Jos kauppakeskusten saavutettavuus ei ylipäättään ole merkittävää. Eläkkeellä oleva autoton asukas kokeekin etäisyyden kauppakeskukseen täysin merkityksettömäksi.

”Saisivat kaikki sijaita Tuurissa, ei häittäisi” (Haastattelu 1)

Tehokkuus

Kaupallisia palveluita hankittaessa tehokkuus määrittyy haastateltujen kerronnassa sekä taloudellisen suunnitelmallisuuden että ajan käytön hallinnan kautta. Marjasen (2000: 9) mukaan voidaankin puhua ajallisesta sekä taloudellisesta etäisyydestä. Taloudellinen suunnitelmallisuus haastatteluissa kohdistui lähes yksinomaan ostoskohteen hintatasoon, mutta myös esimerkiksi pysäköinnin maksullisuuteen kohteessa. Siihen liittyy ostosten keskittäminen isoihin edullisempiin myymälöihin, minkä koetaan samanaikaisesti vähentävän asiointitiheyttä ja johtavan ajan käytön tehokkuuteen. Tehokkuuden merkitys palveluiden saavutettavuudessa on jossain määrin tärkeää kaikille haastatelluille, mutta saa paljon tilannekohtaisia merkityksiä.

Arkena kaupassa asiointi halutaan yleensä suorittaa nopeasti, mutta ajoittain siihen voidaan suunnitella käytettävän enemmänkin aikaa.

Pyrkimys ajankäytön tehokkuuteen tulee haastatteluista esiin sekä ostoskohteen valinnan, että kulkutavan kautta. Tehokkuus saa eniten merkityksiä lapsiperheissä ja työssäkäyvien keskuudessa. Tehokkuus vaatii toisaalta taloudellista ja ajankäytön suunnittelua. Ajankäytön tehokkuus tarkoittaa usein turhien asiointimatkojen välttämistä ja niiden yhdistelyä.

”No varmaan, jos on kulkumatkan varrella joku kauppa, niin mä sitten äkkiä kurvaan siinä autolla... Joo, se nopeus ja helppous, se on niin kun se mun juttu” (Haastattelu 4)

Haastatellut asukkaan kertovat yhdistävänsä kaupassa käynnin muun muassa työmatkan varrelle tai palatessaan kotiin harrastuksista, mutta useimmiten asioinnin lähtöpisteenäkin on koti.

Vaikka suunnitelmallisuuteen usein pyritään, lisäävät lähellä sijaitsevat palvelut mahdollisuuksia asioida kaupassa tiheämmin. Lähipalveluiden merkitys tuleeikin parhaiten esiin juuri täydennysostostenteon muodossa. Tämä toimintatapa näkyy lähes jokaisessa haastattelussa. Keskitetyt ostokset kauempana sijaitsevaan kohteeseen eivät siis välttämättä näy suoraan ostosmatkojen kokonaismäärän vähenemisenä.

”Se on tietysti, kun tämmösiä pieniä tavaramääriä kun ostaa niin en mä mihinkään Jumboon halua lähteä taikka Tammistoon. Että, se on sitten paljon kätevämpi käydä tossa Alepassa tai tossa ostarilla” (Haastattelu 6)

Siltamäen ostoskeskus koetaan tilannesidonnaisesti sekä tehokkaana että tehottomana. Asukkaat perustelevat yleensä taloudellisella suunnitelmallisuudella sitä, että Siltamäen ostoskeskus sivuutetaan päivittäistavaraotoksilla. Monet kertovat kokevansa ostarin valikoiman riittäväksi useissa tilanteissa ja ovat siihen melko tyytyväisiä, mutta pienen myymälän hintataso koetaan kalliiksi. Tavallisesti

hakeudutaan mieluummin isompaan edullisemman hintatason automarkettiin sekä autolla, että julkisella liikenteellä, jos auto ei ole vaihtoehto. Lähipalveluiden ulkopuolelle hakeutuminen ilmaistaan usein itsestään selvänä ja järkiperusteisena päätöksenä. Vaikka etäisyys pitenee ja sen myötä usein myös matka-aika ja polttoainekustannukset, eivät nämä seikat tule esiin tehokkuutta heikentävinä.

Monet kokevat auton tärkeänä sekä taloudellisen että ajankäytön tehokkuuden mahdollistajana. Auto toimii usein niin sanotusti kauppakassina ja koetaan varsinkin lapsiperheissä välttämättömyydeksi. Päätös ostoksille lähtemisestä ei yleensä tapahdu spontaanisti, mutta toisaalta juuri asioinnin suunnittelemattomuus tulee parhaiten mahdolliseksi, kun käytössä on auto.

”Enemmänhän se on sellasta, että lähdetään ex tempore tekemään ne ruokaostokset ja eikä sit oikeen muuta siihen reissuun mahdu”
(Haastattelu 8)

Auton mahdollistamaa vapautta myös arvostetaan. Tämä liittyy asioinnin helppouteen, jota seuraavassa tarkastelen yhtenä saavutettavuustekijänä.

Helppous

Helppous ja vaivattomuus kaupallisia palveluita hankittaessa muodostuu osaksi verkostojen kinetiikkaa. Kun tehokkuutta perustellaan usein rationaalisella päätöksenteolla, se mikä koetaan asioinnin helppoudeksi, saa paljon yksilöllisiä merkityksiä, joita voi olla vaikeaa tiedostaa, kuten työssäkäyvä kolmekymppinen nainen ilmaisee:

”Lähtee vaan, joko kävellen, pyörällä tai autolla” (Haastattelu 3)

Henkilökohtaiset mieltymykset ovat kuitenkin juuri niitä, mitkä nähdään olevan tärkeitä niin ostoskohdetta kuin kulkutapaa valitessa (mm. Weber & Kwan 2003).

Asioinnin helppous muodostuu monelle mahdollisuudesta asioida isossa kauppakeskuksessa, josta kaikki tarvittava voidaan ostaa yhdestä paikasta ja erilaisia

asiointeja voidaan yhdistellä. Tässä keskusta jääkin monella toiselle sijalle, sillä keskustan erillään sijaitsevia kauppoja pidetään hankalina, mutta kyse on myös erilaisista mieltymyksistä ja kauppakeskusympäristö voidaan kokea myös luotaantyöntävänä ja hankalana ostosympäristönä.

”Jos jotain tarvii, niin menee vaikka kaupunkiin saakka sitten... Jumbo on kans semmonen että mä kyllä eksyn jos lähden sinne, se on liian iso”
(Haastattelu 5)

Vaivattomuuden tunne on riippuvainen yksilön valmiuksista ja mahdollisuuksista toimia ympäristössään ja sujuvuuden kokemus syntyy myös arvoista ja asenteista, mikä näkyy erityisesti kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen verkostoissa. Tilanteet, joissa asukkaat kokevat näkevänsä eniten vaivaa, liittyvät julkisen liikenteen verkostoihin. Tällöin asukkaalla tulee sekä olla tietoa mahdollisista reiteistä ja nähdä vaiva reitin suunnitteluun. Tässä yhdistyy sekä kognitiivinen saavutettavuus että tilallis-ajallisesti koettu saavutettavuus. Uusien reittien omaksumiseen osaksi arjen verkostoa ne täytyy ensin olla hahmotettavissa mahdollisuuksiksi.

”Mulle kyllä selvisi se, että Jumboon pääsee bussilla vasta ihan hiljattain... Että kaikenlaista sitä selviääkin sitten vuosien kuluttua”
(Haastattelu 1)

Reitti tulee vielä tämän jälkeen kokea sujuvammaksi kuin muut vaihtoehdot, jotta se valikoituu käyttöön. Joskus reitin käytön syynä on pakko, toisinaan ollaan taas myös valmiita näkemään enemmän vaivaa ja suunnittelemaan reittejä.

”Vielä kun saisi suoran bussiyhteyden Jumboon, se olis niin kun hyvä... kun mulla ei oo autoa käytössä päivisin, niin mä oon julkisten varassa.. Täältä pääsee julkisilla joka paikkaan... Mut sitten taas, kun ei mene mitään suoraan” (Haastattelu 4)

Helppous osana sujuvuuden kokemusta voi mennä ajallisen tehokkuuden edelle. Näin on usein autoillessa, mutta helppous on tärkeää myös joukkoliikenteen käytössä.

”Kyllähän se mukavuus siinä on, että sä hyppäät yhteen bussiin ja pääset perille, vaikka se kestää sen 10 minuuttia kauemmin” (Haastattelu 9)

Jotta kevyt liikenne ja julkinen liikenne nähtäisiin varteenotettavina vaihtoehtoina, koetaan usein, että niiden tulee tarjota jotakin muuta pelkän kulkumuodon lisäksi. Esimerkiksi lapsiperheen äidille bussimatka on oma hetki, jolloin voi vaikka rauhoittua lukemaan uutisia puhelimella, kävely puolestaan tarjoaa hyötyliikuntaa. Kevyttä liikennettä sekä julkkista liikennettä toisaalta erityisesti naisten keskuudessa korostettiin helppona vaihtoehtona:

”mä voin ihan hyvin mennä pyörällä tai kävellen, että ei oo niin kun ongelma sillä tavalla” (Haastattelu 8)

Puhetapa ei välttämättä kohtaa kerrotun toteutuneen liikkumisen kanssa, kun taas miespuolisten asukkaiden kerronnassa autoilu on usein pääosassa miellyttävänä kulkumuotona. Esimerkiksi pysäköinnin hankaluutta tuotiin esiin mukavuutta alentavana juuri miesten parissa. Toisaalta he ehkä myös todellisuudessa kokevat autoilun miellyttävämpänä useammin kuin naispuoliset asukkaat.

”ei me sitä autoa oikeastaan kaihdeta, että kyllä se tuolla takaraivossa on se mukavuus. Mukavuus ja helppous” (Haastattelu 6)

Verkostojen joustavuus

Verkostojen tulee sujuvuuden lisäksi olla Dupuyn verkostokaupungin kolmannen ideaalin mukaan muuntautumiskykyisiä eli kyetä sopeutumaan erilaisten toimijoiden vaatimuksiin sekä muuttuviin tilanteisiin. Verkostojen adaptiivisuus ei siis keskity ainoastaan toimintaan tietyllä hetkellä, vaan tarkastelee saavutettavuutta laajemmin.

Erilaistuvat elämäntavat asettavat kaupan toimintaympäristölle ja verkostoille jatkuvasti uusia vaatimuksia. Tuon tässä esiin Siltamäen asukkaiden antamia merkityksiä verkostojen joustavuudelle. Näitä merkityksiä kuvaaviksi näkökulmiksi luokitteluvaiheessa muodostuivat rutiinit ja vaihtelun tarve, paikallisidentiteetti sekä hyvinvointi.

Rutiinit ja vaihtelun tarve

Ostomatkat ovat arjen toiminnassa yksilön näkökulmasta todettu luonteeltaan eniten määränpää- ja kulkutapavalintoja sisältäviksi matkoiksi (Buliung ym 2008), vaikka ne Kalenajan (2009: 31) mukaan toisaalta muodostuvatkin helposti rutiininomaisiksi. Rutiinit ovat osa laajoja sosiaalisia käytäntöjä ja usein tiedostamattomia (Horelli 2010: 13). Ne ovat toistuvia ja totuttuja tapoja toimia ja toimintaan sisältyy jo suuri määrä aiemmin toteutunutta aktiivista havainnointia (Jokinen 2004: 23). Kaupallisia palveluita käytettäessä mahdollisuudet rutiinien muodostamiselle edistävät edellä tarkasteltuja tehokkuutta sekä asioinnin helppoutta.

Erityisesti vanhemmilla asukkailla myymälän tuttuus on merkittävä tekijä ja muun muassa lähikaupan myymälätiloissa tehdyt muutokset saivat kritiikkiä haastateltavilta. Tottumukset mainittiin kuitenkin tärkeinä myös sellaisten asukkaiden keskuudessa, joilla liikkumisen ja sitä kautta sopeutumisen mahdollisuudet ovat hyvät.

”Kai ne muotoutuu silleen, että missä tykkää käydä ja on tottunut käymään.

Ja löytää sitten ne paikat sieltä, kun ne on tuttuja” (Haastattelu 3)

Vaikka rutiinien kautta asiointi muodostuu sujuvaksi, saa vaihtelevuuden merkitys paljon tilaa asukkaiden saavutettavuuskokemuksissa mukavuustekijänä. Lähtökohtaisesti kaikki haastatellut asukkaat käyttävät säännöllisesti useampaa kuin yhtä kaupallista palvelua. Rutiinit voivat rikkoutua sekä omasta tahdosta, että ulkoisen tekijän vaikutuksesta. Toimintaympäristön uusi palvelutarjonta herättää usein kiinnostusta asukkaissa. Lisääntyviin palveluihin onkin helppoa suhtautua myönteisesti. Osalle muutokset voivat johtaa uusiin rutiineihin, kun toiset pitäytyvät

vanhoissa, joko omasta tahdosta tai toimintaedellytysten puuttuessa. Esimerkiksi yhdyskuntarakenteessa tapahtuneet muutokset, kuten uusien palvelukeskusten ilmestyminen ja samanaikaisesti palveluiden väheneminen Siltamäen ostoskeskuksesta on saanut asukkaat hakeutumaan uusien palveluiden pariin. Toimintaympäristön muutosten koetaan ohjaavan omaa toimintaa:

”Silloin vielä, kun mäkin oon muuttanut Siltamäkeen, kun Jumboahan ei ollut olemassakaan, niin se luonteva isompi kauppapaikkahan oli Malmi, tiettenkin. Ja sit myös Tikkurila tuli siihen rinnalle. Että, sekään ei oikeen... että et kyl Jumbo on se ja sit tiettenkin just se Tammiston alue”
(Haastattelu 8)

Saavutettavuuden kokemus suhteutuu sekä siihen, mikä tarjonta on ollut aiemmin, että omiin toiveisiin sen tulevaisuudesta. Kun uuteen palvelutarjontaan ollaan tyytyväisiä, uudet arjen verkostot lukkiutuvat rutiinien myötä ja niitä voi olla vaikea lähteä purkamaan myöhemmin. Kehityksen kuljettua tiettyyn suuntaan, ei esimerkiksi uskota, että asetelma muuttuisi, vaikka Siltamäen ostoskeskusta kehitettäisiin parempaan suuntaan ja sen palvelut monipuolistuisivat.

”Olishan se ajatuksena kiva, mutta ei se, mä en usko. Ihmiset kuitenkin kulkee niin paljon autolla, että ne hakee sitten samalla” (Haastattelu 3)

Asukkaat eivät ole juurikaan koe, että muutokset palvelurakenteessa olisivat vaatineet heitä erityisemmin sopeutumaan. Kuitenkin sellaiset ryhmät, jotka kokevat joutuvansa tekemään päätökset rajoitettujen vaihtoehtojen varassa, ovat haavoittuvampia muutoksen hetkellä, kun taas niin sanotuilla ”hybridiliikkujilla” on paremmat mahdollisuudet sopeutua muutokseen.

”Että tommosia täydennysostoksia kävellen ja isommat ostokset autolla”
(Haastattelu 7)

Monella asukkaalla on myös tarve itse ylläpitää ”hybridiasiointia” silloin kun siihen tarjoutuu mahdollisuuksia. Vaihtoehtojen monipuolisuuden merkitys näkyy monelle siinä, että he pääsevät toteuttamaan henkilökohtaisia mieltymyksiään vaihtelevissa tilanteissa. Valikoiman monipuolisuus on tärkeää sekä yhden liikkeen sisällä, mutta myös useamman liikkeen välillä. Toiset kertovat suosivansa tiettyä kauppaketjua, kun taas toisille on ehdotonta saada käyttää useampaa ketjua.

”Varmaan tulisin hulluksi, jos mun pitäisi yhtä ainutta kauppaa käyttää.

Koska niin kun valikoimat on eri kauppaketjuilla eri” (Haastattelu 4)

Tarve vaihtelulle liittyy myös kulkumuotoihin, sillä asukkaat usein haluavat ylläpitää mahdollisuuden kulkumuotojen monipuoliseen käyttöön. Pääasiassa se on kuitenkin auto, jonka koetaan mahdollistavan mahdollisimman suuren vaihtelun ja jonka avulla voidaan hakeutua useampaan kohteeseen arjen ajankäytön puitteissa. Samanaikaisesti autoilun verkostot ovat vähiten vakiintuneita ja vaihtoehtojen monipuolisuudesta erilaisten kohteiden kesken halutaan usein pitää kiinni myös yksilötasolla tarkasteltaessa. Silloin kun ollaan riippuvaisia muista liikkumismuodoista tätä vaihtelun mahdollisuutta ei arjen rajoissa kuitenkaan koeta olevan. Auton käyttö monimutkaistaa tila-aika avaruutta kaupallisten palveluiden hankinnan suhteessa julkiseen liikenteeseen ja kävelyyn siinäkin, että se mahdollistaa asiointien yhdistelyn joustavasti. Hyvä esimerkki tästä on se, että Siltamäen ostoskeskuksen muut palvelut saattavat vaatia sinne kulkemista, mutta tästä huolimatta asukas karttaa sitä varsinaisena ostostentekopaikkana:

”R-kioskilla (ostarilla) käydään tosi paljon ihan postin ominaisuudessa,

lähes päivittäin... Mutta ei sit välttämättä tule siinä kaupassa käytyä.

Saattaa olla jopa niin, että mennään autolla siihen ja haetaan jotain

paketteja ja sitten mennään Koivuhakaan kauppaan” (Haastattelu 3)

Verkostojen staattisuutta ja lukkiutumista yhden keskuksen varaan ei juuri kaivata. Asukkaat kokevat, että on riittävää, että lähipalvelut ovat edes jossain muodossa

olemassa, mutta Siltamäen ostoskeskusta ei mielletä sellaiseksi kohteeksi, jonka tarkoitus olisi tyydyttää kaikki asukkaan palveluihin liittyvät tarpeet, auton pystyessä mukautumaan vaihteleviin mielihaluihin.

Paikallisidentiteetti

Korhonen-Wälmän (2008: 67) mukaan monet lähiöiden erityispiirteet ovat kestäneet hyvin aikaa, mutta palveluiden tarjonta koetaan usein jääneen jälkeen kehityksessä ja ostoskeskukset koetaan epäviihtyisinä. Vastaavia tuloksia voi nähdä Siltamäen kohdalla asukkaiden kerronnassa. Lähipalvelut saavat toisaalta kritiikkiä, mutta olemassa olevia palveluja myös pidetään suuressa arvossa ja mahdollisiin muutoksiin suhtaudutaan usein epäillen. Ylipäättään lähipalveluista sekä niihin kohdistuvista muutoksista ollaan hyvin tietoisia ja kiinnostuneita asukkaiden keskuudessa riippumatta siitä, kuinka paljon ne arjessa ovat käytössä. Yhteisön tulisikin kyetä tyydyttämään tietyt perustarpeet, jotta siihen voidaan tuntea kuuluvan (Lilius 2016: 18).

Kaikilla haastatelluilla on jonkinlainen suhde ostariin, sillä he ovat asuneet Siltamäessä pitkään ja alueen kehitystä on nähty monen vuoden ajalta. Korhonen-Wälmän (2008: 7) mukaan lähiöissä asuukin usein niin kutsuttuja kanta-asukkaita, mikä voimistaa niiden asemaa pidettyinä asuinpaikkoina. Tämä tulee selkeästi esiin haastatteluista myös Siltamäen kohdalla.

”En voisi kuvitella, että tossa ei olisi kauppaa (ostarilla). Tai apteekkia tai muuta tollasta. Että, kyllä se on niin kun mun mielestä, se on tän alueen pelastus... Tän alueen helmi” (Haastattelu 4)

Koska haastatellut ovat pitkäaikaisia asukkaita, on heidän kynnyksensä sopeutua muutoksiin näyttää melko matalalta. Moni kertoo esimerkiksi, että he eivät ainakaan heti harkitsisi muuttoa pois alueelta, vaikka ostoskeskuksen palvelut katoaisivat. Se ei kuitenkaan tarkoita, että niiden olemassaolo on yhdentekevää. Vaikka tahtoa sopeutua on, pelko lähipalveluiden vähenemisestä on huolenaiheena kaikissa ihmisryhmissä toimintamahdollisuuksista riippumatta. Asukkaille on tärkeää,

että asuinalue tarjoaa hyvät elämisen mahdollisuudet heidän itsensä lisäksi myös muille väestöryhmille, mikä oli myös yksi tekijä, minkä vuoksi lähipalveluja haluttiin puolustaa. Myös omaa tulevaisuutta ja muuttuvia elämäntilanteita halutaan ennakoida, jolloin lähipalveluiden merkitys usein nousee, esimerkiksi jos mahdollisuutta auton käyttöön ei enää ole. Monelle on tärkeää kokea voivansa vaikuttaa toiminnallaan paikallisesti ja haastatteluissa mainitaan ostoskeskuksen palveluiden käyttö kannatussyistä. Samanaikaisesti asioinnin keskittämistä halutaan samalla erinäisistä syistä välttää.

”Kyl mä niin kun uskon näihin kaikkiin lähipalveluihin ja haluan niitä kannattaa, mut en pysty keskittämään välttämättä yhteen paikkaan. Enkä haluakaan, että haluan nähdä vähän vaihtelua” (Haastattelu 3)

Se, mihin suuntaan ostoskeskusta tulevaisuudessa tullaan kehittämään, on vielä epävarmaa. Palvelut tulevat varmasti säilymään ainakin jossain muodossa, mutta muutos itsessään aiheuttaa epävarmuutta asukkaiden keskuudessa. Huoli muutoksesta ei kohdistu vain palveluiden katoamiseen, vaan myös niiden liiallinen tarjonnan laajentaminen voidaan kokea uhkana, jos alueen henki muuttuu samalla ja asukasmäärä lisääntyy.

”Kun ajattelee realistisesti niin, eihän tällä väestöpohjalla... paremminkin tahtoisi, että pystyisi säilyttämään nämä nykyiset... Ja toisaalta ei halua tänne niin iso tai lisää väestöä, että palveluita olisi pakko tänne tuottaa. Että, tää alue menee ihan pilalle. Tää on ihan omanlaisensa” juttu sekin” (Haastattelu 9)

Alueen väljää rakennetta ja viheralueita pidetään suuressa arvossa, mikä saa useita mainintoja haastatteluissa, muutospelko kohdistuukin usein Siltamäen kaupunkirakenteen tiivistämiseen. Asukkailla ei kuitenkaan ole selkeitä näkemyksiä siitä, mitä ostoskeskuksessa tulisi muuttaa tai olla lisää, jotta se valikoituisi useammin asioinnin kohteeksi. Kaupallisia palveluita lukuun ottamatta palvelut koetaan jopa

monipuolisina ja erityisesti ostarin yhteydessä sijaitseva uimahalli mainitaan alueen ”vetonaulana”. Aukkaat kerronnassa toistuu omien näkemysten realistisuus sen suhteen, mikä palvelu pärjää alueella ja pitkäaikaisina asukkaina asettavat itsensä asiantuntija-asemaan ja tällöin myöskään toiveikkuutta palveluiden paranemisesta ei juuri ole.

”Se mitä tietenkin toivoo, on valikoiman laajentaminen, mutta se on niin pikkuinen kooltaan, että se ei ole mahdollista. En mä siihen toivo mitään, mulle se on tarpeeksi... Ollakseen tällanen loukko toi ostari, niin täällähän on hämmästyttävän paljon palveluita” (Haastattelu 1)

Yhteisöllisyys ilmeni myös merkityksellisenä haastatteluissa ja tässä ostari voi tarjota asukkaalle tärkeän kohtaamispaikan:

”Tietysti kun on ollut kauan samassa paikassa tai samalla kylällä asunut, niin kyllä se lähes joka kerta joku tuttava on, kyllä se on yks, se on hyvä juttu sekin” (Haastattelu 2)

Hyvinvointi

Hyvinvointi syntyy Rajaksen (2008) mukaan ihmisten arjessa ja muotoutuu omakohtaisena kokemuksena. Edellä tarkasteltu paikallisuuden merkitys liittyy myös hyvinvointiin, sillä käsitykset omista vaikutusmahdollisuuksista toimintaympäristössä vaikuttavat kokemukseen hyvinvoinnista (Raijas 2008: 15). Tässä keskityn asukkaiden saavutettavuuskokemuksille annettuihin hyvinvoinnin merkityksiin, jotka haastatteluissa liittyivät erityisesti liikkumiseen ja sitä kautta oman terveyden edistämiseen. Verkostojen laatutekijänä hyvinvointi muodostui ensisijaisesti verkostojen tarjoamista mahdollisuuksista käveltävyyteen ja pyöräilyyn, mikä on Siltämäessä tärkeää sekä kerrostalo- että pientaloalueella asuville. Asuinalueen ympäristön vehreys ja avaruus saavat mainintoja kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä

lisäävinä tekijöinä. Siltamäki koetaan samanaikaisesti sekä kompaktiksi että avaraksi erityisesti kerrostaloalueella.

”Täällä on tilaa kulkea ja ei ole ihan seinä seinässä” (Haastattelu 2)

Autottomissa kotitalouksissakin arvostetaan pyöräilyn ja kävelyn mahdollisuuksia, mutta niiden merkitystä hyvinvoinnille ei tuoda suoraan esiin haastatteluissa. Auto kotitaloudessa voidaan myös kokea lukkivan arjen toimintatapoja turhan paljon. Yksi haastateltavista esimerkiksi kokee, että toisen auton hankkiminen kotitalouteen voisi rajoittaa ja sulkea pois hänelle mieluista toimintaa ja ohjata käyttämään enemmän kauempina sijaitsevia palveluita:

”Ja sitten ei tulis sitä hyötyliikuntaa, sitäkään hyötyliikuntaa mikä nyt tulee” (Haastattelu 3)

Hyötyliikunnasta puhuttiin haastatteluissa nimenomaan liikuntana, eikä siinä juurikaan tullut esiin ympäristön ekologiset seikat, vaikka nekin voidaan mieltää merkittäväksi osaksi hyvinvointinäkökulmaa.

”Mä ajattelen sen niin kun hyötyliikuntana, että mä en ehkä ajattele sitä niin, että mä saastuttaisin sillä autolla... Se on niin kun semmonen käytännön syistä” (Haastattelu 4)

Hyvinvointinäkökulma on usein kaksijakoinen. Vaikka kävely voi voimistaa asukkaan ympäristösuhdetta ja vahvistaa paikkaan kiintymistä ja sitä kautta omasta ympäristöstä huolehtimista (Kuoppa 2016), eivät ympäristöarvot eivät juurikaan saaneet suoraan mainintoja kaupallisiin palveluihin liittyen. Kävely itsessään näyttäytyi asukkaille arvona. Kysyttäessä erikseen ympäristöarvojen merkitystä kaupallisten palveluiden hankinnassa saattoi haastateltavan olla hankalaa mieltää, mitä kysymyksellä haettiin. Osa piti ympäristönäkökulmaa merkityksettömänä, sillä autolla kertyvät kilometrimäärät ovat pieniä.

”Jos haluaisi hyvän omantunnon, siin sitten tietysti voisi käydä kauppamatkan kävelen tai fillarilla... se vaikutus on kuitenkin aika marginaalinen” (Haastattelu 6)

Haastatteluissa tuotiin myös esiin, että ympäristöarvoihin kiinnitetään huomiota muussa arjen toiminnassa kuin ostoksilla, mikä koetaan riittäväksi. Omaa toimintaa ei myöskään välttämättä koeta haitalliseksi, silloin kun vertailukohteeksi otetaan muiden toiminta:

”Monellahan täällä on kaks autoa, että lapsiperheillä... Mutta me ollaan ajateltu silleen, että se on meidän ekoteko, että me niin kun pärjätään sillä yhdellä autolla ihan hyvin... ” (Haastattelu 3)

Naispuoliset asukkaat tuovat haastatteluissa enemmän esiin hyötyliikunnan merkitystä, mutta ympäristövaikutuksista puhuttaessa ei tällaista sukupuolten välistä eroa syntynyt.

”Niin isoin ympäristöön liittyvä on tietysti tää millä sä kuljet.. Että, kyllä siinä sit kuitenkin täytyy myöntää, että kyllä se mukavuus ja kätevyys ajaa siihen että... Vaikka kuinka voisi ajatella, että ympäristön kannalta parempi, että minä kävelisin sinne Tammistoon sen kolme kilometriä ja kantaisin ne kauppakassit sieltä kotiin... Mutta enhän minä sitä tee” (Haastattelu 8)

Koettu saavutettavuus Siltamäessä

Tutkielmassani on tarkasteltu saavutettavuutta kokemuksellisenä käsitteenä. Lähtökohtana oli Helsingin Siltamäen lähiön asukkaiden arjen toimintaverkostot ja niiden muotoutuminen kaupallisia palveluita hankittaessa. Tutkimuskirjallisuudessa saavutettavuuden saamien merkitysten on nähty kaupunkiseuduilla muodostuvan moninaisten, usein vaikeastikin tunnistettavien rakenteiden, kuten henkilökohtaisten resurssien kautta (mm Crane 2000). Painopiste saavutettavuustutkimuksessa on siirtynyt yhä enemmän saavutettavuus käsitteen ymmärtämiseen etäisyyden sijaan dynaamisena yksilön tai kotitalouden ominaisuuksina. Metodologisena lähestymistapana työssä oli fenomenologinen tutkimusote, joka mahdollistaa koetun saavutettavuuden saamien merkitysten tarkastelun ja huomioi kaupungin fyysisen rakenteen lisäksi sen muotoutumisen sosiaalisten prosessien kautta.

Teoriaosiossa tarkastelin kaupunkirakenteen fyysiseen ja sosiaaliseen muodostumiseen vaikuttavia tekijöitä, jonka ymmärtämisen tukena käytin verkostokaupungin käsitettä. Kaupunkitutkimuksessa verkostokaupungin lähtökohtana on ajatus, että kaupungin kasvaessa sen toiminnot muodostavat monikeskuksisen rakenteen, joiden välinen hierarkkisuus vähitellen häviää (Dupuy 2008). Kaupunkirakenne voidaan ymmärtää syntyvän usean toimijan ja toiminnon yhteisvaikutuksen kautta, verkostojen ollessa jatkuvasti muuttuvia ja saadessa uusia vaikutteita olemassa olevasta fyysisestä ympäristöstä, verkostoa käyttävistä yksilöistä, poliittisesta päätöksenteosta sekä talouden ja toimintakulttuurin muutoksista.

Ensimmäisessä tutkimuskysymyksessäni tarkastelin sitä, minkälaisia verkostoja Siltamäen asukkaiden kokemuksissa voidaan tunnistaa. Teoriasidonnaisen analyysin perustana käytin Gabriel Dupuyn (2008) kolmea verkoston ideaalia, joista verkostojen tunnistaminen muodosti ensimmäisen eli topologian. Topologialla tarkoitetaan verkostojen olemassaoloa eli paikkoja (noodit) ja niiden välisiä yhteyksiä (virrat). Verkostojen käyttäjänä oli tässä asukas, jonka toiminnan tavoitteena on kaupallisten palveluiden hankkiminen. Asukkaiden kokemuksissa verkostot syntyivät kolmen eri kulkumuodon kautta, joista jokainen muodosti omanlaisensa

toimintaverkoston. Nämä olivat kevyen liikenteen verkosto, joukkoliikenteen verkosto ja autoilun verkosto. Jaottelu eri kulkumuotojen perusteella on tavallista fyysistä yhdyskuntarakennetta tarkasteltaessa (mm. kaupunkikudokset ja -vyöhykkeet) ja ne olivat luonteva tapa hahmottaa saavutettavuutta myös asukkaiden kokemuksissa.

Toisessa tutkimuskysymyksessäni tavoitteena oli selvittää, mitä palveluiden saavutettavuus tarkoittaa Siltamäen asukkaalle. Tähän pyrin vastaamaan Dupuyn verkostoideaalien kinetiikan ja adaptiivisuuden kautta. Saavutettavuus sai erilaisia merkityksiä liikkumistavan mukaan, eikä sitä aina nähty ainoastaan paikasta toiseen siirtymisen kautta. Eri liikkumisen verkostot toimivat erilaisilla logiikoilla haastateltujen arjessa, jolloin kaupunkirakenne hahmottui eri tavoin. Tällöin tärkeänä ominaisuutena on verkostojen joustavuus. Pitkäaho, Uusitalo ja Marjanen (2005) ovat todenneet, että ostosasioinnin suuntautumista tutkittaessa erilaisia kuluttajatyyppejä voidaan löytää yhtä paljon kuin erilaisia tutkimuksia tehdään ja erilaiset kuluttajatyypitkin ottavan erilaisia rooleja tilanteen mukaan.

Merkitystenanto näkyi selkeimmin kevyen liikenteen verkostoissa. Jenni Kuoppa (2016) on väitöskirjassaan todennut, että juuri kävelyn ympäristöihin liittyy fyysisen siirtymisen lisäksi paljon muitakin piirteitä, joiden tunnistaminen on oleellista kestäväälle suunnittelulle, mikä näkyi myös tämän tutkimuksen tuloksissa. Saavutettavuuden kokemusta tarkasteltiin työssäni kuitenkin kaupunkiseudullisena kokonaisuutena, jolloin erilaiset liikkumismuodot muodostivat kokemuksen yhdessä. Esimerkiksi autoilijakaan harvoin oli pelkästään auton varassa liikkuva, vaan hänellä oli usein tarve myös muille verkostoille.

Julkisen liikenteen verkostoissa näkyviksi tulivat niihin liittyvät toiveet ja niiden ihanteet. Monipuolisia reittejä kaivattiin erityisesti sellaisiin kohteisiin, missä palvelutarjonta on monipuolista, kuten Jumbon kauppakeskus. Koska kevyen liikenteen verkostot eivät risteidy samalla tavalla julkisen liikenteen kanssa kuin autoilu, ei niiden välille koettu syntyvän kilpailuasetelmaa, vaan ne pikemminkin täydensivät toisiaan. Asiointi autolla puolestaan keskittyi asukkaiden kokemuksissa määränpään saavuttamiseen nopeasti ja voidaan siten nähdä muotoutuvan rationaalisuuden ja maksimaalisen hyödyn näkökulman kautta. Autoilun verkostoille

annettiin vähemmän merkityksiä asukkaiden kerronnassa. Toisaalta autoilu mahdollisti huomattavasti dynaamisemman ja kompleksisemman verkoston saavutettavuusrakenteen, jossa henkilökohtaisten mieltymysten ja tarpeiden toteuttaminen tuli esiin. Muut liikkumismuodot eivät tarjonneet samanlaista kapasiteettia saavutettavuudelle. Julkisen liikenteen reitit esimerkiksi ovat tiettyihin kohteisiin sidottuja, eivätkä siksi pysty helposti vastaamaan haastateltujen moninaisiin ja muuttuviin tarpeisiin.

Yhdysrakenteen mahdollisuudet ohjata toiminnallisuutta liittyvät useimmiten etäisyyteen. Etäisyys toistui asukkaiden kerronnassa yhtenä saavutettavuustekijänä, mutta se ei ole yksiselitteinen. Arjen asiointimatkat eivät välttämättä näyttäytyneet pitkinä, mutta huomionarvoista on se, että kaupallisten palveluiden hankinta muodosti omat verkostonsa, jotka olivat jokseenkin irrallisia esimerkiksi työssäkäynnin ja harrastusten toimintaverkostoista. Erilaiset toiminnot erikoistuvat ajallisesti ja tilallisesti. Tällaista arjen asetelmaa ei usein koettu ongelmalliseksi, vaan asukkaat pyrkivät osittain myös ylläpitämään sitä oman toimintansa kautta. Työssäkäynnin ja harrastuksien koettiin ohjaavan toiminnan suuntautumista jonkin verran, mutta usein näistä toiminnoista irralliset kaupan keskittymät koettiin houkuttelevimmiksi. Kaupallisten palveluiden sijainti suhteutui useimmiten pääasiassa kodin sijaintiin. Vaikka asetelma saa useita ulottuvuuksia, voidaan läheisen etäisyyden nähdä mahdollistavan toimintaa, jossa asiointimatkoilla edes silloin tällöin auto jää kotiin ja silloinkin kun se otetaan käyttöön jäävät matkat melko lyhyiksi.

Kun saavutettavuuden topologiset ja kineettiset vaatimukset on täytetty, voidaan adaptiivisuuden kautta päästä vielä lähemmäs saavutettavuudelle annettuja merkityksiä. Haastatelluille kävely muodostui merkitykselliseksi erityisesti hyvinvointinäkökulman kautta. Tässä näkyi myös kokemuksen muodostumisen intersubjektiivisuus, sillä kokemus heijastui osaksi siihen, minkälaisia sosiaalisia odotuksia ja arvoja kävelyyn liikkumismuotona liittyy. Erityisesti naispuolisten haastateltujen keskuudessa kävelyn tärkeyttä haluttiin korostaa, vaikka puhuttaessa toteutuneesta liikkumisesta ostosmatkoilla auto usein nousi päärooliin.

Myös paikalliset palvelut saivat huomioita. Ne koettiin tärkeinä Siltamäen keskuksen elinvoimaisuudelle, mutta samaan aikaan paikallisuus on paljon muutakin kuin kaupalliset palvelut. Haastattelut toteutettiin ajankohtana, jona ostarin tulevaisuutta käsiteltiin, mikä varmasti näkyi tuloksissa paikallisuuden korostumisena ja heijastui asenteisiin. Omasta keskuksesta ja sen säilymisestä haluttiin ottaa vastuuta. Yhteisöllisyyden ja hyvinvoinnin välillä on nähty olevan vahva positiivinen yhteys (Soiva 2011: 9) ja lähiöiden alkuperäisissä suunnitteluperiaatteissa yhteisöllisyys näkyikin vahvana elementtinä, jota pyrittiin toteuttamaan toiminnallisten ja mitoituksellisten ratkaisujen avulla (Norvasuo 2016). Edelleenkin Siltamäen ostoskeskus näyttäisi toimivan tärkeänä paikkana asukkaiden paikallisessa identifioitumisessa. Kaupallisten palveluiden verkostot eivät näytä vieneen siltämäkeläisten identiteettiä muualle, mutta saavutettavuuden odotukset eivät juuri kohdistuneet Siltamäen ostoskeskukseen.

Helsingin seudun yhdyskuntarakenne on tähän asti kyennyt tarjoamaan siltämäkeläisille toimintamahdollisuuksia, vaikka ne suhteessa ovatkin heikommalla tietyissä ryhmissä. Ympäristön tarjoamia toimintamahdollisuuksia ei koettu juurikaan rajoitetuina, joskin tässä oli havaittavissa joitakin eroja kävelyn tai joukkoliikenteen verkostoihin tukeutuvien asukkaat keskuudessa. Ympäristön on koettu tarjoavan riittävästi keinoja sopeutumiseen ja omien tarpeiden yhteensovittamiseen tarjonnan kanssa, eikä varsinaista tyytymättömyyttä palveluihin ole syntynyt, vaikka joitakin rajoitteita mainittiinkin kohdistuen lähipalveluihin.

Siltämäkeläisten liikkumisen verkostot näyttävät suhteutuvan metapolisoituneeseen yhdyskuntarakenteeseen, jolloin saavutettavuuskokemuksissa korostuu monikeskuksisuuden merkitys. Saavutettavuuden joustavuutta lisää kohteiden monipuolinen tarjonta, mutta myös erilaisista kulkumuodoista muodostuvien verkostojen päällekkäisyys, kun sama kohde on saavutettavissa monella kulkutavalla. Saavutettavuuden merkitykset eivät ole staattisia ja useimmiten asukas onkin sekä niin sanottu hybridiliikkuja että hybridiostaja. Kun tietynlaiseen toimintamalliin ei olla sitoutuneita, vaan asukkaalla on koko ajan odotus jostain

uudesta, rutiinit voivat rikkoutua nopeastikin. Autoilun toimintaverkostot ovatkin ennustamattomimpia, sillä ne mahdollistavat monimuotoisuuden.

Liikkuminen ja saavutettavuus on monesta tekijästä riippuvaista kompleksista toimintaa, jota on kokemuksen tutkimuksessa vaikeaa ennalta määritellä ja käsitteellistää. Saavutettavuus on pääasiassa yksilölähtöinen käsite (Weber ja Kwan 2003), jolloin koetulle saavutettavuudelle on tärkeää yhdyskuntarakenteen kyky tarjota monipuolisia vaihtoehtoja. Tässä tutkielmassa saavutettavuuden käsitteellistäminen oli tutkimusasetelmassa jätetty avoimeksi, jolloin ei voida saada varmuutta, että kaikkia kokemukseen vaikuttavat tekijät on tavoitettu. Haastatteluissa näkyviin tulivat siis ne saavutettavuuden merkitykset, jotka haastateltavat toivat esiin ja halusivat korostavaa, mutta kokonaisuudessaan todellisuus on tätä vieläkin kompleksisempi. Sama ongelma on toisaalta läsnä myös silloin, kun saavutettavuutta tutkitaan ennalta määriteltyjen mittareiden avulla. Lähestymistapani on kuitenkin mielestäni onnistunut valinta, kun kyseessä on erityinen ympäristö, josta voidaan löytää paikallisia piirteitä tietynlaisen kaupunkirakenteen sekä toistuvan tilallisajallisen uudelleenmuotoutumisen kautta.

Tutkielmassa painottui kestävyys näkökulma ja sen haasteet ovat nykyiselle kaupunkisuunnittelulle keskeisiä teemoja. Vaikka en pyrkinyt tässä tutkielmassa mittaamaan saavutettavuuden kestävyyttä Siltamäessä, eivätkä käytetyt menetelmät tarjoa siihen juuri välineitä, voidaan tämän tyyppisen tutkimuksen tuloksia kuitenkin hyödyntää ymmärtämään paremmin, kuinka rakenteet muodostuvat ja sitä kautta pyrkiä vaikuttamaan toiminnallisuuden kestävyYTEEN. Bertolini ja le Clercq (2003) ovat painottaneet saavutettavuuden merkitystä kestäväälle liikennesuunnittelulle, jolloin tavoitteen toteutumiselle ensiarvoisen tärkeää on sekä saavutettavuuden että kestävyysparantamisen sisällyttäminen tavoitteisiin tasapuolisesti.

Pohdinta

Lähiöistyminen ja kaupan modernisaatio vaikuttivat toisiinsa samanaikaisesti (Hankonen 1994: 225). Hurmeen (1991: 7) lähiömääritelmän mukaan lähiö tarkoittaa yleiskielessä asuntoaluetta, joka on rakennettu erilleen kaupunkirakenteesta ja jonka palvelut rajoittuvat ostoskeskukseen päivittäistavaramyymälöineen. Vaikka metsäkaupunki-ideologian aiheuttamaan kaupunkirakenteen hajautumiseen pyrittiin vastaamaan kompaktikaupunkien suunnittelulla, hajautumiskehitys jatkui seudullista autoilua tukevien liikennehankkeiden kautta (Hankonen 1994: 357). Ei olekaan yllättävää, että nykyiset kaupan muutokset näkyvät juuri lähiöissä valinnanmahdollisuuksien yhä kasvaessa.

Lähiöt ja muut asutuskeskukset ovat palveluiden vähentyessä yhä vähemmän osana arjen elettyä tilaa, mikä myös vaikeuttaa niiden kehittämistä. Panerain ym (2004) mukaan haasteellista onkin suunnittelussa yhteensovittaa nykyinen elämäntapa menettämättä perinteisen kaupungin tarjoamaa elämänlaatua. Kaupungin kasvun ja metapolisaation myötä liikennevirrat eivät enää suuntaudu yhteen tai kahteen vahvaan keskukseen. Julkinen liikenne ylläpitää edelleen hierarkkista keskusrakennetta, mutta se näyttäisi tukevan pääasiassa muita yhdyskuntarakenteen toimintoja kuin kauppaa. Voidaankin nähdä, että suunnittelun kautta tapahtuvalle ohjaukselle on entistä enemmän tarvetta yksilöllistyvässä yhteiskunnassa turvaamaan tasapuolinen saavutettavuus kaikille.

Toimintojen sijainnin merkitys on toisaalta vähentynyt esimerkiksi autoistumisen lisääntyessä, mutta juuri toimintojen sijoittumisella ja täten sijainnin ohjauksella on edellytykset hajautuneen yhdyskuntarakenteen aiheuttamien haasteiden ratkaisijana. Toimintojen sijoittuminen keskusta-alueille tukee eheää yhdyskuntarakennetta (Rehunen ym 2018: 41), sillä keskusta-alue on yleensä hyvin saavutettavissa kaikilla liikkumismuodoilla, mutta ajallisesti autolle vaihtoehtoiset liikkumismuodot pystyvät kuitenkin harvoin kilpailemaan henkilöauton kanssa edes pääkaupunkiseudulla (Vaattovaara & Salonen 2012: 3). Myös tämän tutkielman

tulokset osoittavat, miten alttiita juuri autoilun verkostot voivat olla kaupan rakenteen muutoksille.

Hyvän saavutettavuuden vaatimukset eivät nykypäivänä kohdistu ainoastaan verkostoihin, vaan verkostot voivat myös asettaa vaatimuksia niiden käyttäjille. Hämäläinen (2006: 34) näkee että nyky-yhteiskunnassa muutosten dynaamisuus ja kompleksisuus vaativat myös yksilöltä uudenlaista osaamista arjessa selviämiseen. Uudessa yhteiskunnallisessa tilanteessa toimintamahdollisuudet lisääntyvät, mutta samalla valintojen tekemiseen liittyy yhä enemmän henkilökohtaista vastuuta niiden seurauksista. Kuten tuloksistani selvisi, asukkaista toiset vastustavat muutosta, toiset hyväksyvät sen ja sopeutuvat, toiset taas näkevät muutoksessa uusia mahdollisuuksia ja haluavat olla aktiivisia toimijoita ja suunnannäyttäjiä.

Lähiöiden lähipalvelut voivat olla ratkaisevassa asemassa toimivien palveluverkostojen muodostamisessa kaupunkiseuduilla ja liikennesuoritteiden kasvun hallinnassa ja toisaalta myös elinympäristön laadun kehittämisessä, mutta Kitamuran (1997: 156) mukaan niiden olemassaolo ei yksinään riitä, sillä asenteisiin tulisi myös saada muutos. Kestävyyden näkökulman omaksuminen vahvemmin osaksi toiminnallisuutta ja arjen käytäntöjä ei onnistu, jos se samalla asettaa toimijoiden kokemukset ristiriitaan ja se koetaan haitalliseksi arjen sujuvuudelle. Näen kuitenkin, että juuri erilaistuvat arjen tilanteet tarjoavat osansa myös lähiöiden keskuksille ja niiden tarjoamille, pienenkin mittakaavan palveluille on jatkossakin kysyntää kaikissa ihmisryhmissä. Pieni mittakaava ja paikallisuus voivat olla lähiöiden erikoistumisetuja, eikä perinteisten ostoskeskusten ole tarpeellista olla kilpailuasetelmassa suurempien keskusten kanssa. Asukkaiden identifioitumiselle paikka näyttää edelleen olevan merkittävä, huolimatta siitä, että kulutus määrittyy yhä enemmän aika ulottuvuuden kautta.

Asenteet ja täten arjen koettu sujuvuus ja joustavuus voivat tulevaisuudessa muuttua nopeastikin, mihin suunnittelussakin on syytä varautua. Tutkielmani tuloksista oli havaittavissa, että autoilevat asukkaat eivät välttämättä halua identifioitua autoilijoiksi, vaikka auto usein koetaan välttämättömyydeksi. Tässä uusien innovaatioiden ja kaupan palveluiden on mahdollista muuttaa kehityksen

suuntaa, jos tarjolle saadaan vaihtoehtoisia kestäviä kaupan muotoja, jotka käytössä koetaan yhtä helpoksi kuin auto. Nykyiset ostostenteon ympäristönäkökulmat painottavat enimmäkseen sitä, mitä ostetaan ja tuotteiden kautta on ollut mahdollista tuntea kuuluvansa esimerkiksi kestävän kuluttajan ryhmään. Samanlaista identifioitumista ei ainakaan tämän tutkimuksen perusteella näytä syntyvän kulkutapojen kautta, mutta tätä asetelmaa voisi olla mielenkiintoista tarkastella syvällisemminkin kaupallisten palveluiden kohdalla.

Teknologian kehitys monimutkaistaa kulutuksen rakenteita edelleen ja uudenlaiset logistiset ratkaisut muuttavat ajan ja tilan suhteita. Identifioituminen kulutuksen kautta ei välttämättä vaadi selkeää tilallista ulottuvuutta esimerkiksi internetkaupan vallatessa alaa. Kuitenkin ilman kohtaamisia kaupungin ominaispiirteet kuten heterogeenisyys ja dynaamisuus voivat kadota ja sitä kautta kaupungit (ja on jo väitetty kadonneen, esim Sieverts 2003), sillä uudet teknologiset ratkaisut eivät tällaisia fyysisiä kontakteja tarjoa. Myöskään autoilu ei kykene elävöittämään kaupunkiympäristöä ja yksinasumisen yleistyessä autoilu ei välttämättä ole se mielekkäin kulkumuoto.

Avoimuus jatkuvalla muutoksella tarjoaa myös suunnittelulle mahdollisuuksia, sillä tällöin uusia käytäntöjä on mahdollista jatkuvasti omaksua ja tuoda osaksi toimintaa. Dewey (1999: 13, 149) on korostanut ajattelun ja tiedon syntyvän tekemisen kautta, jolloin käsitejärjestelmät ja käsitteet ovat jatkuvasti uudistuvia ja ihmisten kokemukset saavat uusia kriteereitä myös tietoisesti ajattelun kautta. Ympäristölle annetut merkitykset eivät siis ole pysyviä. Paddisonin (2001: 2) on todennut, että se kuinka kaupunkia tarkastellaan vaikuttaa siihen, millaiseksi käsitys siitä muotoutuu, ja sitä kautta myös siihen millaiseksi itse kaupunki muotoutuu. Kaupunkeja on ollut olemassa vuosituhansia ja Groven (2009: 291) mukaan juuri niiden kyvyllä sopeutua jatkuvaan muutokseen on ollut osansa niiden säilymisessä.

Lähteet

- Alppi, S. (2018). Lähiöunelmia. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2018: 2, 65–67.
- Alppi S. & K. Ylä-Anttila (2007). Verkostourbanismi. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2007: 2, 10–26.
- Anas, A., R. Arnott & K. Small (1998). Urban spatial structure. *Journal of Economic Literature*, 36: 3, 1426–1464.
- Bacon, E. (1976). *Design of the cities*. 336 s. Penguin Books. New York.
- Barnes, T.J. (2003). The Place of locational analysis: a selective and interpretive history. *Progress in Human Geography* 27: 1, 69–95.
- Batty, M. (2008). The size, scale, and shape of cities. *Science* 319, 769–771.
- Bertolini F. & F. le Clerq (2003). Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region. *Environment and Planning A* 2003, 575–589.
- Bertolini F. & F. le Clerq, L. Kapoen (2005). Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test applications in the Netherlands and reflection on the way forward. *Transport Policy* 12: 2005, 207–220.
- Bettencourt L. M. A. (2013). The Origins of Scaling in Cities. *Science* 340: 6139, 1438–1441.
- Buliung R.N, M.J Roorda, T.K Remmel (2008). Exploring spatial variety in patterns of activity-travel behaviour: initial results from the TorontoTravel-Activity Panel Survey (TTAPS). *Transportation* 2008: 35, 697–722.
- Burger, M.J., E.J Meyers & F.G Oort (2013). Regional Spatial Structure and Retail Amenities in the Netherlands. *Regional studies*.48: 12, 1972–1992.
- Bäcklund P. (2007). *Tietämisen politiikka*. 276 s. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki.
- Cadwallader, M. (1975). A behavioural model of consumer spatial decision making, *Economic geography* 51, 339–349.
- Castells, M. (1996). *The rise of the Network society*. 556 s. Blackwell. Cambridge.
- Cervero, R. (2003). The Built Environment and Travel: Evidence from the United States. *European Journal of Transport and Infrastructure*. 3: 2, 119–137.
- Cohen, L. (1996). From town center to shopping center: the reconfiguration of community marketplaces in Postwar America. *American historical review* 10, 1050–1081.
- Crane, R. (2000). The influence of urban form on travel: An interpretive review. *Journal of planning literature* 15: 3, 2–23.
- Dewey, J. (1999). *Pyrkimys varmuuteen*. 272 s. Tammer-Paino. Tampere.

- Davoudi, S. (2003). Polycentricity in European spatial planning: from analytical tool to a normative agenda. *European planning studies* 11: 8, 979–999.
- Dijst, M. (1999). Two-earner families and their action spaces: A case study of two dutch communities. *GeoJournal* 48, 195–206.
- Dupuy, G. (1991). *L'Urbanisme Des Réseaux—théories et méthodes*. Armand Colin Editeur, Pariisi.
- Dupuy, G. (2008). *Urban Networks—network urbanism*. 295 s. Techne Press. Amsterdam.
- Eskola, J. (2001). Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat. *Teoksessa Aaltola ja Valli (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin II*. Gummerus. Jyväskylä. 133–157.
- Eskola J. & J. Suoranta (2001). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. 214 s. Lapin yliopisto. Rovaniemi.
- Ewing, R., R. Pendall & D. Chen (2002). *Measuring Sprawl and its impact*. Smart Growth America. 31 s.
- Farrington, J. & C. Farrington (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of transport geography* 13, 1–12.
- Fishman, R. (1987). *Bourgeois utopias. The Rise and Fall of Suburbia*. 241 s. Basic Books, New York.
- Fishman, R. (1990). Metropolis unbound: The new city of the twentieth century. *FLUX* 1 Spring 1990. 43–55.
- Folke, C., J. Larsson & R. Contanza (1997). Ecosystem appropriation by Cities. *Ambio* 26, No. 3. 167–172.
- Frey W.H & Z. Zimmer (2001). Defining the city. *Teoksessa Paddison R. (toim.): Handbook of Urban Studies*. 14–35. Sage, London.
- Geurs K.T, J.R. Ritsema van Eck (2001). Accessibility measures: review and applications. *RIVM report* 408505 006, 265 s.
- Geurs K.T & B. van Wee (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography* 12, 127–140.
- Gibson, J.J (1979). *The Ecological approach to visual perception*. Houghton Mifflin, Lontoo.
- Giddens, A. (1984). *Constitution of society. Outline of the theory of structuration*. 402 s. Polity Press, Cambridge.
- Green, N. (2007). Functional polycentricity: a formal definition in terms of social network analysis, *Urban studies* 44. 2077–2103.
- Grove, J.M (2009). Cities: managing Densely Settled Sosial-Ecological Systems *Teoksessa F.S. Chapin et al. (toim.). Principles of Ecosystem Stewardship* 281–294.

- Hall, P. & K. Pain. (2006) *The Polysentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe*. Earthscan.
- Hankonen, J. (1994). *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta: suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960 -luvulla*. 539 s. Gaudeamus. Espoo.
- Handy, S. (2002). *Accessibility- vs. mobility-enhancing strategies for addressing automobile dependence in the U.S.* A report prepared for the European Conference of Ministers of Transport.
- Hanson, S. (1995). Getting there: Urban transportation in context. *Teoksessa* S. Hanson (toim.): *The Geography of Urban Transportation*, Second Edition, Guilford New York.
- Harrison, J. (2010). Networks of connectivity, territorial fragmentation, uneven development: The new politics of city-regionalism. *Political Geography* 29. 17–27.
- Heinimäki, H. (2006). *Kaupun toimintaympäristö*. 278 s. WSOY. Helsinki.
- Helsingin kaupungin tietokeskus (2017). Helsinki alueittain 2017. Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus
- Hillier J. (2003). Agon'izing Over Consensus: Why Habermasian Ideals cannot be 'real'. *Planning theory* 2: 1, 37–59.
- Hirsjärvi S. & H. Hurme (2008). *Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. 231 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Hodge, D.C. (1997). Accessibility-related issues. *Journal of Transport Geography* 5, 33–34.
- Horelli, L. (2010). Managing Time and Space of Everyday Life with a focus on Health Promotion *Teoksessa* Aleya Abdel-Hadi, M. Tolba & S. Soliman (toim). *Environment, Health and Sustainable Development*. 45–58. Göttingen: Hogrefe.
- HSL= Helsingin seudun liikenne (2020). MAL 2019. <<http://hsl.fi/>>
- Hurme, R. (1991). *Suomalainen lähiö Tapiolasta Pihlajamäkeen*. 211 s. Societas scientiarum Fennica, Helsinki.
- Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science? *Papers of the Regional science Association* 24, 7–21.
- Häkli, J. (2004). *Meta Hodos. Johdatus ihmismaantieteeseen*. 231 s. Vastapaino. Tampere.
- Hämäläinen, T. (2006). Kohti hyvi nvoivaa ja kilpailukykyistä yhteiskuntaa. *Sitra Suomen itsenäisyyden juhlarahaston raportti*. Picaset. 44 s.
- Ilmonen, M. (2016). Mikä on lähiö? *Teoksessa* Norvasuo, M. (toim.): *Lähiö ja kaupunki-asuinalueen rajat muutoksessa. Tiede+Teknologia* 3, 101–115.

- Iltanen, S. (2012). Dynaaminen simulaatiomalli. *Teoksessa* Mäntysalo, R., A. Joutsiniemi, S. Nenonen, S. Syrman (toim.): Kestävät kauppapaikat verkostokaupungissa. *Tiede+Teknologia kokoomajulkaisu* 11/2012, 21–31.
- Jauhiainen, J.S. & S. Harvio (2008). Suomalainen kaupunkitutkimus 2000–luvulla. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2008: 4. 6–19.
- Jokinen, A. (2004). Luonnonvarojen käytön ja dynamiikan hallinta yksityismailla. Väitöskirja. Acta Universitatis Tamperensis 1045. Tampere.
- Joutsiniemi, A. (2010). *Becoming Metropolis—A Configurational Approach*. 349 s. Datutop 32. Tampere University of Technology, Tampere.
- Joutsiniemi, A. & S. Syrman (2012). Monitasoinen verkostokaupunkimallitutkimuksen tarkastelukehikkona. *Teoksessa* Mäntysalo, R., A., Joutsiniemi, S. Nenonen, S. Syrman (toim.): Kestävät kauppapaikat verkostokaupungissa, *Tiede+Teknologia kokoomajulkaisu* 11/2012. 15–20.
- Juntto, A. (2007). Suomalaisten asumistoiveet ja mahdollisuudet. *Tulos ja kulutus* 2007. Tilastokeskus. 153 s.
- Kalenoja, H. (2009). Ostoksilla- ostosmatkat ja päivittäistavarakauppojen matkatuotokset. *Liikenne/kaupunki* 1/2009, 28–46.
- Karjalainen, P. (2004). *Uudenlaisia otteita ja kertaustyylejä. Lähiöuudistus 2000 - ohjelman arvioinnin loppuraportti*. 84 s. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Kanninen V., J. Kuoppa, S. Syrman, P. Niemi, J. Hirvonen (2010). Arjen liikkuminen. *Teoksessa* Kanninen, V., P. Kontio, R. Mäntysalo, M. Ristimäki (toim.): *Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot*. Teknillinen korkeakoulu, Espoo. 102–131.
- Kauppa kaavoituksessa* (2004). Ympäristöministeriö, alueiden käytön osasto. 124 s. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Kim, J. & R. Kaplan (2004). Physical and Psychological factors in sense of community. New urbanist Kentlands and nearby Orchard Village. *Environment and Behavior*. 36: 3, 313–340.
- Kitamura, R., P.L. Mokhtarian & L. Laidet (1997). A micro-analysis of land use and travel in five neighborhoods in the San Francisco Bay Area. *Transportation* 24: 125–158.
- Kloosterman, R. & S. Musterd (2001). The Polycentric Urban Region: Towards the Research Agenda. *Urban Studies* 38, 623–633.
- Kohijoki, A-M. (2008). Päivittäistavaran saavutettavuus Turussa. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2008: 2, 9–25.
- Kohijoki, A-M. (2013). Onko kauppa kaukana? Päivittäistavarakaupan palvelujen saavutettavuus Turun seudulla—Ikääntyvien kuluttajien näkökulma. *Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja*, Sarja A–15. Suomen yliopistopaino, Turku. 174 s.

- Korhonen-Wälmä (2008). *Kaupunkielämää lähiössä*. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 100 s. Edita Prima.
- Krizek, K.J. (2003). Neighborhood services, trip purpose, and tour-based travel. Kluwer Academic Publishers. *Transportation* 30: 387–410.
- Krugman, P. (1996). *Development, Geography, and economic Theory*. 117 s. The MIT Press.
- KSV= Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2009). Siltamäen kontaktikaupunki. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2009: 3. 125 s.
- Kuoppa, J. (2016). Kävelyn lupaukset kaupungissa. Kolme tapausta kävelijöiden arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta. Väitöskirja. Acta Universitatis Tamperensis 2147. Tampere.
- Kyttä, M. (2003). Children in outdoor context. Affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness. Teknillinen korkeakoulu. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu A* 28. 119 s.
- Kyttä M. & M. Kahila (2006). PehmoGIS elinympäristön laadun kartoittajana. Teknillinen korkeakoulu. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu B* 90. 175 s.
- Kytö, H. & J. Väliniemi (2007). Kauas kauppa karkaa- vai karkaako? Päivittäistavarakaupan rakennemuutos Suomessa vuosina 2003–2005. *Julkaisuja* 2007: 3. Kuluttajatutkimuskeskus.
- Laakso S. & H. A. Loikkanen (2004). *Kaupunkitalous*. 472 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Laine, T. (2001). Miten kokemusta voidaan tutkia? Fenomenologinen näkökulma. *Teoksessa* Aaltola ja Valli (toim.): *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II*. Gummerus. Jyväskylä. 26–43.
- Lehtovaara, M. (1995). Tutkimus ja tutkimuksen tutkimus fenomenologisesta näkökulmasta. *Teoksessa* Juha Nieminen (toim.): *Menetelmävalintojen viidakossa. Pohdintoja kasvatuksen tutkimisen lähtökohdista*. Tampere: Tampereen yliopisto, 71–90.
- Liikennevirasto (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016 Suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja.
- Lilius, J. (2016). Arki, yhteisöllisyys ja paikalliset kohtaamiset. *Teoksessa* Norvasuo, M. (toim.): *Lähiö ja kaupunki-asuinalueen rajat muutoksessa. Tiede+Teknologia* 3, 13–29.
- Lloyd, P.E & P. Dicken (1990). *Location in space: theoretical perspectives in economic geography*. 3. painos. 431 s. Harper & Row, New York.
- Marjanen, H. (2000). The changing role of distance in consumers' store choice. *Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja*, Sarja A-1:2000. 16 s.
- Massey, D. (2008). *Samanaikainen tila*. 240 s. Vastapaino, Tampere.

- Melkas, P. & M. Ylitalo (2008). Matka lähikauppaan kertoo kotitalouden ekotehokkuudesta. *Hyvinvointikatsaus* 2008: 4, 9–13. Tilastokeskus.
- Metsämuuronen, J. (2006). *Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä* 2. 884 s. Gummerus Kirjapaino Oy, Vaajakoski.
- Moilanen, P. & P. Räihä (2001). Merkitysrakenteiden tulkinta. *Teoksessa* Aaltola ja Valli (toim.): *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II*. Gummerus. Jyväskylä. 44–67.
- MRL 71§. Vähittäiskaupan suuryksikön sijoittuminen. Maankäyttö- ja rakennuslaki. 5.2.1999/132
- Mäenpää, P. (2011). *Helsinki takaisin jaloilleen: askelia toimivampaan kaupunkiin*. 187 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Mäkiö, E. (1994). *Kerrostalot. 1960–1975*. 288 s. Rakennuskirja Oy, Helsinki.
- Mäntysalo, R. (2012.) Johdanto. *Teoksessa* Mäntysalo, R., A., Joutsiniemi, S. Nenonen, S. Syrman (toim.): *Kestävät kauppapaikat verkostokaupungissa, Tiede+Teknologia kokoomajulkaisu* 11/2012. 11–14.
- Mäntysalo, R. & V. Kanninen (2018). Kaupunkiseutujen strateginen kehittämisloikka: Suunnittelujärjestelmien uudistamisella kannustimia yhteistyöhön. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2018: 3, 9–24.
- Newman, P., T. Beatley & H. Boyer (2009). *Resilient Cities: Responding to peak oil and climate change*. 184 s. Island Press, Washington.
- Norvasuo, M. (2016). Johdanto. *Teoksessa* Norvasuo, M. (toim.): *Lähiö ja kaupunki-asuinalueen rajat muutoksessa. Tiede+Teknologia* 3, 7–12.
- Paasilinna, E. (1966). *Teoksessa* Aalto, E. (ohjaaja), Paasilinna, E. (käsikirjoittaja): *Kaupunki*. Elävä arkisto. Yle. <https://areena.yle.fi/1-50149711>
- Panerai, P., J. Castex, J.C. Depaule, I. Samuels (2004). *Urban forms—the death and life of urban block*. 222 s. Architectural Press. Lontoo.
- Parr, J. (2005). Perspectives on the city-region. *Regional studies* 39, 555–566.
- Perttula, J. (1995) *Kokemus psykologisena tutkimuskohteena. Johdatus fenomenologiseen psykologiaan*. 189 s. Tampere: Suomen fenomenologinen instituutti.
- Pitkäaho, M., J. Uusitalo & H. Marjanen (2005). Ostosmatkojen suuntautuminen ja ostospaikan valintakriteerit Turun seudulla vuosina 2001–2001-Mylly projektin toinen vaihe. *Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja*, Sarja Keskusteluja ja raportteja 3: 2005, 116 s.
- PTY = Päivittäistavarakauppa Ry (PTY) (2019). *Päivittäistavarakauppa 2019*. 19 s. Erweco Oy.
- Rantanen, A. (2012). Kaupan typologinen evoluutio dynaamisissa monitoimijaisissa verkostoissa. *Teoksessa* Mäntysalo, R., A., Joutsiniemi, S. Nenonen, S. Syrman (toim.): *Kestävät kauppapaikat verkostokaupungissa, Tiede+Teknologia kokoomajulkaisu* 11/2012. 32–45.
- Raijas, A. (2008). Arjen hyvinvointi ja mahdollisuudet sen mittaamiseen. *Työselosteita ja esitelmiä* 110. Kuluttajatutkimuskeskus. 26 s.

- Rajanti, T. (1999). *Kaupunki on ihmisen koti. Elämän kaupunkimuodon tarkastelua*. 209 s. Tutkijaliitto, Helsinki.
- Rao, F. & R.J Summers. (2016). Planning for retail resilience: Comparing Edmonton and Portland. *Cities*. 58, 97–106.
- Ratvio, R. (2012). *Elämää keskustassa ja kaupunkiseudun reunoilla. Urbaani ja jälkiesikaupungillinen elämäntyyli asumisen valinnoissa ja arkiliikumisessa Helsingin seudulla*. 222 s. Geotieteiden ja maantieteen laitos, Helsinki.
- Rehunen, A., V. Helminen, P. Kosonen, A. Viinikka, O. Ahonen, H. Käyhkö (2014). Keskusta-alueet ja vähittäiskauppa kaupunkiseuduilla. *Ympäristöministeriön raportteja 8/2014*. Ympäristöministeriö. 141 s.
- Rehunen, R., M. Ristimäki, A. Strandell, M. Tiitu & V. Helminen (2018). Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990–2016. *Suomen ympäristökeskuksen raportteja 13/2018*. 78 s.
- Ruokolainen, O. & J. Kolehmainen (2010). Strategisesti eheytyvä kaupunkiseutu? Näkökulmia Tampereen seudun rakennesuunnitelmatyöhön. Tampereen yliopisto, Alueellisen kehittämisen tutkimusyksikkö. *Sente-julkaisu 31/10*. Kopio Niini, Tampere. 61 s.
- Sairinen, R. & O. Maijala (2009). Johdanto. *Teoksessa Sairinen, R. (toim.): Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu*. Yliopistopaino Oy, Espoo. 7–14.
- Salmikivi, H. (2015). Suullinen tieto, Siltamäen asukasillassa 12.2.2015.
- Salonen, M., T. Toivonen & M., Vaattovaara (2012). Arkiliikkuksen vaihtoehtoista monikeskuksistuvassa metropolissa. *Yhdyskuntasuunnittelu 2012*: 3, 8–27.
- Schor, J.B. (1998). *The Overspent American. Why we want what we don't need*. 253 s. Harper Perennial, New York.
- Scott, A. & M. Storper (2003). Regions, Globalization, Development. *Regional studies* 37, 579–593.
- Sieverts, T. (2003). *Cities without cities. An interpretation of the zwischenstadt*. 187 s. Routledge, New York.
- Soiva, K. (2011). Asumisympäristön koetun yhteisöllisyyden ja turvallisuuden sekä viherympäristöjen käytön yhteydet elämäntyytyväisyyteen. Pro gradu tutkielma, psykologian laitos. 58 s. Tampereen yliopisto.
- Strandell, C. & A. Strandell (2002). Elinympäristön seurannan kehittäminen. *Suomen ympäristö 545*. 139 s.
- Stähle, A. (2008). Compact Sprawl. Exploring public open space and contradictions in urban density. *Trita ARK. Akademisk avhandling*. 242 s.
- Tuan, Y-F. (2002). *Space and place. The perspective of experience*. 235 s. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Tuomi, J. & A. Sarajärvi (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 175 s. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Valtioneuvosto (2008). *Ympäristövaliokunnan lausunto 11/2008*.
- van Schaick J., & I.T Klaasen (2008). Introducing Urban Networks - Network Urbanism. *Teoksessa Klaasen I.T, J. van Schaick & G. Dupuy (toim.): Urban Networks - Network Urbanism*. Techne Press. Amsterdam. 11–16.

- Varto, J. (1992). *Laadullisen tutkimuksen metodologia*. 124 s. Kirjayhtymä. Helsinki.
- Vasanen, A. (2012). Functional Polycentricity: Examining Metropolitan Spatial structure through the Connectivity of Urban Sub-centres. *Urban Studies* 49, 3627–3644.
- Vasanen, A. (2013). Monikeskuksisuus, työmatkavirrat ja kaupunkiseutujen rakenteellinen muutos. *Alue ja Ympäristö* 42: ve1, 85–87.
- Weber J. & M-P- Kwan (2003). Evaluating the effects of geographic contexts on individual accessibility: a multilevel approach. *Urban Geography* 24:8. 647–671.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *American Journal of Sociology* 44. 1–24.
- Ylä-Anttila, K. (2010). *Verkosto kaupunkirakenteen analyysin ja suunnittelun välineenä*. 227 s. Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere.

Haastattelurunko**LIITE 1****1. Taustatiedot**

- Ikä ja ammatti
- Kotitalouden koko
- Autonomistus
- Kauan haastateltava on asunut alueella
- asumismuoto

2. Alueen kaupallisten palveluiden kuvailu (topologia)**1. Kuvaile alueen kaupallisia palveluita**

Tarkentavia kysymyksiä:

- Missä muualla asioi
- Jos ei tule edellisestä esiin: asioitko koskaan kauppakeskuksessa, asioitko koskaan Helsingin keskustassa
- Mikä/mitkä tekijät vaikuttavat asiointikohteen valintaan
-

3. Asiointi eri kulkuvälineillä (topologia)

- Miten kuljet: lähikauppaan, ostoskeskukseen, Helsingin keskustaan (ne kohteet, mitkä on mainittu olevan käytössä)
- Mikä vaikuttaa liikkumismuodon valintaan

4. Asioiden suunnitelmallisuus ja sujuvuus (kinetiikka)

- Kuinka usein asioit lähikaupassa, kauppakeskuksessa
- Missä tilanteissa, liittyykö muuta asiointia samaan yhteyteen
- Koetko asioiden helpoksi, jos miksi/miksi ei

5. Kaupallisten palveluiden monipuolisuus (adaptiivisuus)

- Kaipaako alueelle jotain uutta kaupallista palvelua
- Kokeeko saavutettavuuden kokonaisuudessaan hyväksi (omat toimintamahdollisuudet)
- ympäristöarvot